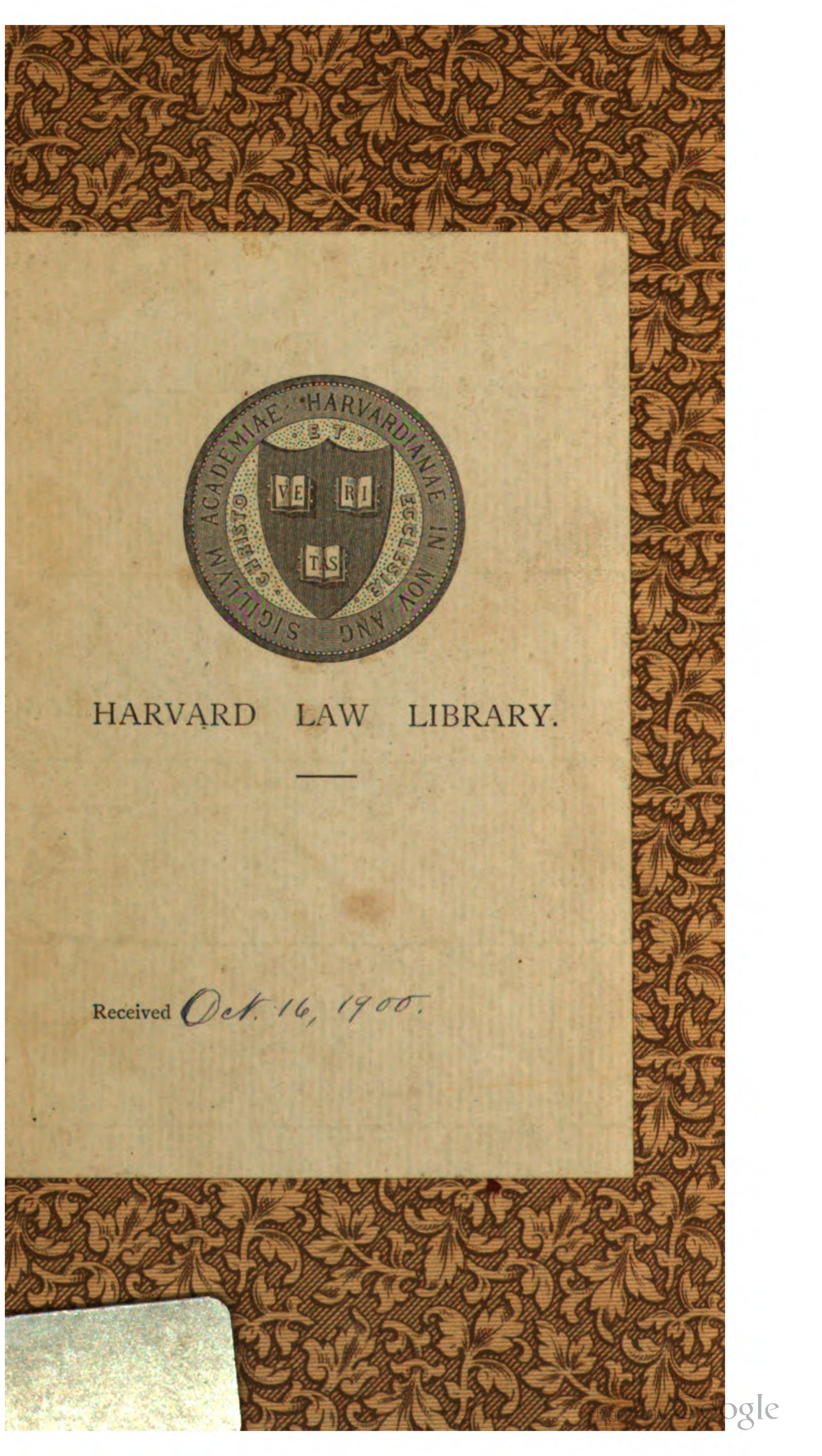

3 2044 103 190 302


SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS



Germany

Handlexikon

für

Rheder, Versicherer und Schiffscapitaine,

von

H. Tecklenborg.

Nebst einem Anhang

Bekanntmachungen,

Leuchtfeuer, Hafenverordnungen etc.

betreffend,

die vom 1. Juni 1849 bis 30. Juni 1856 der Bremer Handelskammer amtlich mitgetheilt und durch dieselbe publicirt sind.

8°
Bremen,
C. Schünemann's Verlag
1856.

☛ Es ist wohl am gefügtesten, gleich hier am Eingange für die freundliche Bereitwilligkeit, mit welcher erbetene Auskunft vielfach gegeben ward, zu danken, und zugleich, namentlich in Betreff der Notizen über Häfen, um ergänzende, eventuell berichtigende Mittheilungen zu ersuchen.

Erklärung einiger Abkürzungen.

Art. bedeutet Artikel.
Bed. bed. Bedingungen.
cod. de com. bed. code de commerce.
H. G. bed. Handelsgesetzbuch.
L. R. bed. Landrecht.
o. M. bed. old measurement (alte Messungsart).
r. pl. bed. real de plata.
r. vn. bed. real de vellon.
Reg. bed. Register.
Sp.-ß bed. Speziesthaler.

Verbesserungen.

S. 20 Z. 9 v. u. Bed. st. Bod.
S. 43 Z. 1 v. u. hinter 4 $ einzuschalten: pr. Fuß.
S. 71 ffl. die Ueberschrift: Bodmerei st. Bodmereibrief.
S. 85 Z. 1 v. u. Ton st. Tons.
S. 87 Ueberschrift: Bremerhaven st. Bremerhuven.
S. 92 Z. 4 v. o. Fanegas st. Fanagos.
S. 108 Z. 1 v. u. bei st. wegen.
S. 111 ffl. Ueberschrift: Connossement st. Connossemente.
S. 114 Z. 7 v. o. können st. konnen.
S. 117 Z. 13 v. o. unsere Interessen st. unser Interesse.
S. 120 Z. 12 v. u. auf st. anf.
S. 180 Z. 8 v. u. Segel st. Segeln.
S. 183 Z. 5 v. u. nach hatte, einzuschalten: gestritten werden kann.
S. 230 Z. 3 v. u. 1936 st. 193 b.
S. 264 Z. 4 v. o. Schwefel, Grünspan st. Schwefel-, Grünspan-.
S. 272 Z. 7 v. u. Cruzado st. Cruzedo.
S. 276 Z. 12 v. u. Ushant st. Uspant.
S. 284 Z. 18 v. o. Ballastlossen st. Ballastlohn.
S. 368 Z. 7 v. o. Seeleute st. Seeleuten.
S. 382 Z. 4 v. o. maniobra st. manioba.
S. 415 Z. 11 v. u. hinter amarrar ein Komma.
S. 448 Z. 3 v. u. W. 1/4 N. st. N. 1/4 N.

Abandon, englisch abandonment, französisch délaissement, spanisch abandono, ist in der Assecuranzwissenschaft der technische Ausdruck für die gänzliche Ueberweisung des versicherten Gegenstandes an den Versicherer, zufolge welcher die gezeichnete Summe an den Versicherten ausgezahlt wird; dasjenige aber, was etwa noch geborgen wird, dem Versicherer zu Gute kommt, der jedoch selbst für die Rettung und Bergung des ihm überlassenen Eigenthums zu sorgen hat. — Es muß einleuchten, daß ein solches Verfahren, wenn es unter allen Umständen angewandt werden könnte, für den Versicherer die nachtheiligsten Folgen haben müßte; deshalb sind auch in allen Gesetzen, die den Abandon zulassen, demselben sehr enge Grenzen gezogen. Das holländische Handelsgesetzbuch schreibt im Art. 663 u. ffl. vor, es könne nur abandonnirt werden im Fall von Schiffbruch, von Strandung mit Zertrümmerung; von Unbrauchbarkeit durch Seeschaden; von Vergehen oder Verderb durch Seeunglück; von Aufbringung oder Anhaltung durch eine fremde Macht; von Anhaltung durch die niederländische Regierung nach dem Anfang der Reise. Das Schiff kann nicht wegen Unbrauchbarkeit abandonnirt werden, wenn dasselbe nach stattgefundenem Stoßen oder Stranden wieder flott gemacht und in den Stand gesetzt werden kann, die Reise fortzusetzen, und die Reparaturkosten nicht drei Viertel des Werthes, worauf es bei der Versicherung taxirt ist, übersteigen. Im Fall von Vergehen oder Verderb kann der Abandon nur dann stattfinden, wenn der Verlust oder der Schaden drei Viertel von dem versicherten Werth beträgt oder übersteigt. Es kann ferner abandonnirt werden, wenn Schiffe verschollen sind, nach festgesetzten Fristen, je nach der geringeren oder größeren Entfernung des Reiseziels. Bei Aufbringung oder Anhaltung, wenn Schiff oder Gut nicht in festgesetzter Frist frei- oder zurückgegeben ist; sind aber die aufgebrachten oder angehaltenen Güter für verwirkt erklärt, so kann sofort abandonnirt werden. Auch wenn verdorbene Güter oder für seeuntüchtig erklärte Schiffe unterwegs verkauft wurden, und der Versicherte ungeachtet seiner Bemühungen den Erlös innerhalb einer bestimmten Frist (je nach der Entfernung des Orts)

nicht erhalten hat. Wenn der Versicherte zum Abandon schreitet, muß er anzeigen, welche Versicherungen er auf das versicherte Gut genommen, und welche Bodmerei auf Schiff oder Gut geschlossen ist. Ferner, was er zur Rettung gethan und welcher Personen oder Correspondenten er sich dazu bedient hat. — Der Abandon kann weder theilweise noch bedingungsweise geschehen. Die Anzeige, daß abandonnirt werden soll, muß innerhalb einer festgesetzten Frist geschehen. (Bei verschollenen Schiffen binnen 3 Monaten nach Ablauf der festgesetzten Frist; diese Fristen sind 6 Monate für Reisen von holländischen nach europäischen Häfen, dem schwarzen Meere ꝛc., 12 Monate nach Madeira, Westindien, Nordamerika ꝛc., 18 Monate nach Ostindien, Westküste Amerika's ꝛc.). Die obigen Vorschriften finden sich auch im spanischen Handelsgesetzbuch Art. 900 u. ffl. mit unwesentlichen Abweichungen. Außerdem findet sich noch die Bestimmung Art. 915, daß im Abandon des Schiffes die Fracht der geladenen Güter begriffen ist, wenn solche auch vorausbezahlt wurde; der Versicherer hält sich dann an die Güter und nur etwaige Bodmereigläubiger, Gage der Mannschaft, und Vorschüsse zur Instandsetzung des Schiffes oder zu Unkosten der letzten Reise, gehen seinen Ansprüchen vor. Im Fall von Nehmung kann der Versicherte oder in dessen Abwesenheit der Capitain den Wiederkauf besorgen, ohne auf Instruction zu warten, wenn keine Zeit dazu ist. Doch müssen sie dem Versicherer baldmöglichst Nachricht geben und dieser muß sich innerhalb 24 Stunden nach erhaltener Nachricht erklären, ob er den Loskauf als für seine Rechnung gelten lassen will oder nicht. Im ersten Fall zahlt er die erforderlich gewesene Summe, und der Versicherungs-Vertrag bleibt für die übrige Reise in Kraft; im zweiten Falle bezahlt er einen Totalschaden und erhält an den losgekauften Sachen keinerlei Recht. Wenn er sich nicht erklärt, wird es angesehen, als verzichte er auf die Uebereinkunft. Bemerkenswerth ist noch, daß im span. Gesetzbuch sich nichts Bestimmtes findet über die zum Abandon berechtigende Größe des Schadens am Schiff, wie es im holländischen Handelsgesetzbuch der Fall ist. Das spanische Gesetzbuch verbietet einfach den Abandon bei Schiffen, die wieder hergestellt werden können.

Das französische Handelsgesetzbuch enthält Art. 369 u. ffl. Vorschriften über den Abandon und das Verfahren dabei, die den im spanischen Gesetze enthaltenen am nächsten kommen.

Die in den Landesgesetzen befindlichen Vorschriften über den Abandon werden aber noch häufig durch die Versicherungs-Polize beschränkt. So bestimmt z. B. die Polize von Paris und

Bordeaux in Betreff des Abandons des Schiffes, daß solcher nur in dem Falle des Ausbleibens aller Nachrichten oder gänzlicher Unfähigkeit desselben zur Fortsetzung der Reise stattfinden kann. Diese Unfähigkeit muß aber durch Seeunfälle herbeigeführt worden sein. Mangel an Geld zur Reparatur giebt nur Veranlassung zur Regulirung einer Havarie. — Alle hiermit nicht übereinstimmende Paragraphen des Handelsgesetzbuches sollen nicht gelten. — Der Versicherte ist vielmehr verpflichtet, für Rettung und Erhaltung des versicherten Gegenstandes zu sorgen. — Volksgage für Reisen vor dem Unglücksfalle sind im Fall von Abandon des Schiffes zu Lasten der Rheder.

Kommt der Versicherte in den Fall, daß es ihm zweifelhaft erscheint, ob er dem Versicherer gegenüber das Recht zum Abandon habe, so wird er sich nach Obigem, mit Zuratheziehung seiner Polize die Frage beantworten können, wenn er in einem Lande versichert ist, wo in Betreff des Abandons ähnliche Bestimmungen gelten, wie die im französischen Code de Commerce oder im holländischen Handelsgesetzbuche angegeben; also in Sicilien und Neapel; Sardinien; Belgien; ferner in Triest und Venedig; Portugal.

Länder, wo der Abandon mehr oder minder beschränkt gestattet ist, sind folgende: England; hier sind keine positive Gesetze, doch in vielen gerichtlichen Entscheidungen ist das Recht zum Abandon in allen solchen Fällen anerkannt, wo durch feindliche Nehmung oder durch Strandung die Wahrscheinlichkeit eines Totalverlustes vorliegt, oder, wie es von Einigen definirt wird, wo in einem gegebenen Zeitpunkte das versicherte Schiff oder Gut wirklich als verloren anzusehen ist, wie z. B. im Augenblick der Wegnahme oder der Strandung. Der Versicherte ist dann keineswegs zum Abandon genöthigt, will er solchen aber zur Geltung bringen, so muß dies gleich beim Eingang der Nachricht von dem Unglücksfall geschehen. Versäumt er dies, und es trifft vor seiner Erklärung des Abandons Nachricht von der Wiedernahme, Lösung oder Bergung ein, so hat er sein Recht zum Abandon verwirkt und kann nur noch Anspruch auf particulaire Havarie machen. Ist aber der Abandon einmal von dem Versicherer angenommen, so behält derselbe auch im Fall der späteren Befreiung oder Rettung seinen Bestand, so daß der Versicherer den Totalschaden bezahlt, und dagegen über den geretteten Gegenstand unter Vergütung aller Unkosten verfügt. — Dies ist das Wesentlichste der ausführlichen Erörterungen über diesen wichtigen Punkt, wie solche unter andern in Park's System, S. 143 bis 173 enthalten sind. — Die Vereinigten Staaten von Amerika; der Schaden bei Schiffen und Waaren muß 50 pCt.

übersteigen; nach der Entscheidung des obersten Gerichtshofes der Vereinigten Staaten soll dabei der wirkliche Werth gelten, und der Abzug von $^1/_3$ der Reparaturkosten nicht in Anwendung kommen. Es finden sich aber in Polizen häufig Clauseln, mit der Absicht einer Erschwerung des Abandons.

Preußen; Dänemark.

Nicht zulässig ist der Abandon in Schweden; ferner in Hamburg mit Ausnahme des Falles, wo leicht verderbliche Waaren in einem gestrandeten, aufgebrachten oder angehaltenen Schiffe schon verdorben sind, alsdann kann der Versicherte solche Waaren dem Versicherer, wenn er sich sonst nicht mit demselben einigen kann, cediren; Allgemeiner Plan, 1853, §. 119; Bremen; doch ist bei beiden Plätzen zu bemerken, daß bei verschollenen Schiffen, auf desfallsige Anzeige, nach Ablauf festgesetzter Fristen, die versicherte Summe dem Versicherten ausgezahlt wird, unter dem Vorbehalt, daß etwa später Geborgenes dem Versicherer zu Gute komme. Dies ist aber kein eigentlicher Abandon, sondern nur eine vorläufige Gleichstellung der Wahrscheinlichkeit des Verlustes mit der Wirklichkeit eines solchen; während der eigentliche Abandon eintritt, wenn der versicherte Gegenstand, obgleich in beschädigtem Zustande, oder in feindlicher Gewalt, in der That noch vorhanden ist, das Eigenthumsrecht aber dem Versicherer übertragen wird.

Es ist schließlich noch mit Bezugnahme auf die vorstehend angeführten Gesetzstellen zu bemerken, daß bei Schiffen in der Regel eine Condemnations-Acte auf Grund der zu hohen Reparaturkosten nicht zum Abandon berechtigen kann; sondern es muß entweder ausgesprochen sein: das Schiff könne überall nicht, oder in dem Hafen, wo es sich befindet und in dessen erreichbarer Nähe nicht reparirt werden, oder die Reparaturkosten müssen näher angegeben werden, woraus sich dann nach den am Orte der Versicherung geltenden Gesetzen ergeben wird, ob die Höhe der Kosten hinlänglich ist, um den Abandon herbeizuführen; — die Fracht kann in der Regel nur dann abandonnirt werden, wenn der Abandon des Schiffes zulässig ist. S. Phillips II. St. 230 ffl., Benecke-Nolte II. 442, wo auch die Ansichten von Magens, Emérigon, Park und anderen Schriftstellern angeführt sind.

Abbringungskosten eines Schiffes, englisch charges to get a vessel off, französisch frais pour déchouer un navire.

Werden solche Kosten verwendet, um ein Schiff vom Strande abzubringen, oder von einer Untiefe auf flottes Wasser zu versetzen, so gehören sie ihrer Natur nach zur Havarie grosse. War jedoch ein

Schiff zu tief beladen, um eine auf seinem Wege stets vorhandene Untiefe passiren zu können, und es geräth fest, ohne daß dadurch eine unmittelbare, Schiff und Ladung gemeinsam betreffende Gefahr entsteht, so muß der Schiffer auf Kosten des Schiffes für die Abbringung sorgen; denn es wäre seine Pflicht gewesen, dasselbe genügend zu erleichtern, und zwar ebenfalls auf seine Kosten.

Was den ersten Fall betrifft, so tritt die Eintheilung auf Ladung, Schiff und Fracht meistens erst nach vollendeter Reise ein. Bis dahin muß der Schiffer selbst oder durch seinen Correspondenten für die Anschaffung der Gelder sorgen; häufig geschieht dies durch Wechselziehung auf seinen Rheder; wenn dies nicht für rathsam gehalten wird oder nicht thunlich ist, durch Bodmerei-Anlehen; oder endlich, wenn auch dies nicht gelingt, durch Verkauf eines Theils der Ladung.

Ist keine Ladung in dem festgerathenen Schiffe, so sind nichtsdestoweniger die Abbringungskosten als Havarie grosse zu betrachten. Diese Bezeichnung könnte an und für sich gleichgültig sein, wenn sie nicht in Betreff der etwa geschlossenen Versicherung des Schiffes von Bedeutung wäre; denn nach den Gesetzen aller Versicherungsgesellschaften muß die Havarie grosse, so wie auch die Havarie particulaire gewisse Procente betragen, um vergütet zu werden; und nach den meisten Gesetzen dürfen beide Arten von Havarien nicht zusammengeworfen, oder wie der technische Ausdruck ist, cumulirt werden.

Ist eine Versicherung mit der Clausel: „nur für Totalverlust, frei von Havarie grosse und Havarie particulaire" geschlossen, wie dies namentlich in Emden und Leer häufig vorkommt, so werden Abbringungskosten eines unbeladenen Schiffes von den Versicherern vergütet, weil ohne Aufwendung derselben eben ein Totalverlust herbeigeführt wäre. S. Havarie; Totalverlust.

Ablieferung, engl. delivery, franz. délivrance, span. entrega. Die Ablieferung der Ladung durch den Schiffer darf nur an den Vorzeiger des Connoissements geschehen. War dieses an Ordre ausgestellt, so muß das vorgezeigte indossirt sein. Die richtige Ablieferung der Güter begründet den Anspruch des Schiffers auf Frachtbezahlung; ausnahmsweise können Fässer, die Flüssigkeiten enthielten und ganz oder theilweise ausgeleckt sind, für die Fracht an Bord gelassen werden. Alle andere Güter, die etwa verdorben sind, können nicht für die Fracht in Zahlung gegeben werden. Wurden sie empfangen, so muß der Empfänger die Fracht bezahlen; wird der Empfang verweigert, so haften die Güter, so weit der auf gerichtlichem Wege zu betreibende Verkauf einen hinlänglichen Ertrag giebt; und für das Fehlende hat

der Schiffer sich an den Ablader zu halten. Deshalb ist es gefährlich, von unsichern Leuten leicht verderbliche Waaren als Frachtgut anzunehmen. S. Connoissement.

Abnutzung, engl. wear and tear, s. Slitage.

Abweichung von der Fahrt, engl. deviation. Willkürliche Abweichung von der versicherten Reise eines Schiffes hebt in der Regel den Versicherungsvertrag auf. Die Prämie ist dem Versicherer ohne Abzug zu bezahlen, der dagegen die vor der Abweichung etwa entstandene Havarie zu tragen hat. — Abweichung in Nothfällen, wozu das gezwungene Anlaufen von Nothhäfen in Folge erlittener Havarie oder wegen Abweisung bei Blockade des Bestimmungshafens, ferner Veränderung des Courses, um anderen Schiffen beizustehen, gerechnet wird, ist ohne Rechtsnachtheil. — Die Frage, ob eine Abweichung von der Reise vorliegt, wird nach dem gewöhnlichen Gang der Schifffahrt zu entscheiden sein.

Das eben dargelegte Prinzip kommt aber nur in wenigen Ländern in seiner ganzen Strenge zur Anwendung; dies ist der Fall in England, den Vereinigten Staaten und Spanien (s. Phillips 1. Th. S. 480 u. ffl.; span. Handelsgesetzbuch, Art. 862).

In den übrigen Ländern wird ein Unterschied gemacht, ob es sich um den Versicherten eines Schiffes, oder den der Ladung handelt; im letzteren Falle natürlich nur dann, wenn der Eigenthümer der Ladung nicht zugleich Eigenthümer des Schiffes ist, oder die Abweichung in seinem Auftrage oder mit seiner Genehmigung stattgefunden hat (siehe holl. Gesetzbuch §. 638).

Ist jedoch die Abweichung für gleichbedeutend mit Baratterie zu halten, hat nämlich der Schiffer dieselbe unternommen, um sich einen Vortheil dadurch zu verschaffen, so haftet der Versicherer in allen Fällen, wo er die Gefahr der Baratterie mit übernommen hat (s. Baratterie), also auch in England und in den Vereinigten Staaten; nach dem französischen Code nicht, wohl aber nach den meisten französischen Polizen. Nach den Bestimmungen des Allgemeinen Plans haftet in Hamburg der Versicherer für allen Schaden, der dem Schiffe oder den Gütern durch des Schiffers Schuld, Versehen ꝛc. widerfährt; unter Vorbehalt des Regresses an den Schiffer, §. 62. In Bremen setzt der §. 34 der Bedingungen von 1854 fest, daß willkürliche Abweichung eines Schiffes von der versicherten Reise, wenn es auch eine Verkürzung wäre, die Verbindlichkeit der Versicherer aufhebt, doch nur in Betreff des Rheders. Für Ladungsinteressenten bleibt die Versicherung in Kraft, wenn die Abweichung ohne Vorwissen und Zuthun derselben geschah; ferner, daß

jede Abweichung in Nothfällen überall ohne Präjudiz sein soll; ebenfalls das Anlaufen englischer Häfen am Canal oder an der Südküste Irlands.

Adressiren, ein Schiff Jemandem, engl. to consign a vessel to... Der kaufmännische Ausdruck für die Zuweisung eines Schiffes an ein Handlungshaus oder an einen Agenten, zur Leitung solcher Geschäfte, die bei größeren Schiffen und Reisen durch den Schiffer nicht besorgt zu werden pflegen; z. B. Einklarirung am Zollhause, Einkassirung der Frachtgelder, Einkauf von Waaren, Besorgung von Frachtgütern *rc.* — Beim Abschluß einer Charte-Parthie ist die Vereinbarung mitunter zweckmäßig, das Schiff an den Hauptempfänger der Ladung zu adressiren, wodurch dann für den Rheder günstigere Bedingungen in Betreff der zu zahlenden Commission von der Fracht zu erlangen sind.

Admiralitätsgericht, in England: admiralty court. Ein solches befindet sich in allen Haupt-Außenhäfen, und demselben stehet die Gerichtsbarkeit zu über alle auf dem Meere vorgefallene Benachtheiligungen, als Ansegelung und dergl., so wie über den in Bergungssachen zu zahlenden Bergelohn; ferner über Streitfragen, die Gage der Schiffsmannschaft betreffend. Es hat die Befugniß, auf Antrag des Klägers ein Schiff mit Arrest zu belegen, doch nimmt es auch Bürgschaft an. — Das Verfahren bei Klagen wegen Schadenersatz in Ansegelungsfällen ist ziemlich summarisch; die Klage sowohl als die Vertheidigung stützt sich auf die Verklarung der betreffenden Parthei, und das Urtheil wird gewöhnlich ohne nähere Begründung abgegeben. Von englischen Autoritäten wird die Schattenseite dieser Gerichtshöfe, die wohl überwiegend sein mag, zwar genügend gewürdigt, doch da die englische Rechtspflege, mit der des Continents verglichen, überhaupt sehr viel zu wünschen übrig läßt, so fürchtet man wohl nicht ohne Grund, eine Beseitigung dieser alten Institutionen werde an und für sich keinen Gewinn bringen; und weil sie doch einer gewissen Popularität genießen, so läßt man sie unangefochten. — In einem Fall von Ansegelung betrug der zu leistende Schaden-Ersatz £ 290; die beiderseitigen Gerichtskosten aber £ 111, die der Verurtheilte außerdem zu tragen hatte. — Auf dem Continent stehet in einigen Ländern den Admiralitätsgerichten die Befugniß zu, über Havarie grossen zu entscheiden; in andern die Leitung bei einer Bergung von Schiff und Gut zu übernehmen.

Advis, engl. advice, franz. avis, span. aviso. Die Benachrichtigung desjenigen, auf welchen ein Wechsel gezogen wurde, wird Advis genannt; das Schreiben, welches diese Benachrichtigung enthält, Advisbrief; engl. letter of advice, franz. lettre d'avis.

Agent, englisch agent; in Beziehung auf Schiff oder Ladung: consignee. In der Geschäftssprache wird Jeder so genannt, der damit beauftragt ist, die Angelegenheiten eines Andern zu besorgen. — Hier haben wir uns zunächst mit den Agenten für Versicherungsgesellschaften zu beschäftigen, und zwar speciell mit solchen, deren Thätigkeit sich darauf beschränkt, zu versichernde Schiffe zu untersuchen, über deren Zustand zu berichten, und im Fall von Beschädigung diese zu constatiren. Sehr gut instruirt sind die Agenten für Lloyds (s. dies. Artikel). Ihre Pflichten sind: über ankommende und abgehende Schiffe zu berichten, und über Unglücksfälle; Schiffen, die in Gefahr sind, Hülfe anzubieten; bei Verhandlungen über Berglohn oder Hülflohn zugegen zu sein, um übertriebene Forderungen durch die Aussage des Schiffers und seiner Mannschaft zurückzuweisen. Wo im Fall von Schiffbruch keine Fracht verdient wurde, hat der Agent dafür zu sorgen, daß Geborgenes vom Schiff ꝛc. nicht für Gage in Anspruch genommen werde. Er hat ferner die Besichtigung eines erlittenen Schadens zu controlliren; wo ein Schiff wieder hergestellt werden kann, muß er Condemnationsversuche hintertreiben. Kann es nicht hergestellt werden, so muß er untersuchen, ob die Condemnation von natürlichem Verderb herrühre. Kann die Reise eines Schiffes nicht fortgesetzt werden, so hat er die Beförderung der Ladung bestmöglichst zu unterstützen; gegen den Verkauf der Ladung aber, wenn solcher nicht unumgänglich nothwendig ist, muß er protestiren. — Nie darf er einen Abandon von Schiff oder Gut als Stellvertreter der Versicherer annehmen; er muß in solchen Fällen die Betheiligten auf ihre eigene Gefahr handeln lassen (vergl. Circulair des Comité von Lloyds). S. Correspondent, Consignatar.

Akyab, am Arracanflusse; Stapelplatz für Reis. Wassertiefe: während des N.O.-Monsoons hinreichend für Schiffe von 21 bis 22 Fuß Tiefgang; bei S.W.-Monsoon, wo auf der Barre mehr Seegang ist, höchstens bis 18 Fuß mit Sicherheit.

Lootsgeld während des N.O.-Monsoons:

	14 Fuß Tiefgang		....		Rupie	32,
von 14	bis 16	Fuß	....	pr. Fuß	"	3,
16	" 18	"	....	" "	"	4,
18	" 19	"	....	" "	"	5,
19	" 20	"	....	" "	"	6.

Für jeden Fuß über 20: 16 Rupien extra.

Lootsgeld vom Hafen bis zum Ballastplatz 16 Rup. und zurück desgleichen. Während des S.W.-Monsoons zahlt man die Hälfte des Lootsgeldes mehr.

Tonnengeld: Die Schiffe bezahlen nach englischem Tonnenmaße, und pflegen in Akyab nicht nachgemessen zu werden. Ein Schiff von 735 Tons bezahlte 114 Rup. 13 Annas 6 Pie, also $2\frac{1}{2}$ Annas pr. Ton.

Alicante, engl. Alicant. Hafenplatz in Spanien.

Rechnungsart: Pesos zu 20 Sueldos à 12 Dineros Courant; der Peso wird hier gewöhnlich Libra genannt, gilt 10 Realen und ist gleich dem Peso de Plata von 8 Realen.

Längenmaß: 100 Varas = $131\frac{1}{2}$ Bremer Ellen, $83\frac{3}{10}$ Yards.

Getreidemaß: Der Cafiz (Malter) von 12 Barcellas à 8 Medias, à 2 Quartilles ist gleich $3\frac{1}{3}$ Bremer Scheffel; 77 Cafices = 6 Last in Hamburg.

Weinmaß: Die Bota = 60 bis 61 Viertel in Hamburg. — Die Cantara = $3\frac{3}{5}$ Bremer Stübchen.

Gewicht: 100 große Pfunde = $103\frac{3}{4}$ ℔ Bremer, 100 kl. = $69\frac{1}{4}$ ℔ Bremer. (Nach Crüger: $103{,}_{83}$ und $69{,}_{21}$ ℔ Bremer). Siehe Spanien.

Größere Schiffe liegen in der Bai, in 4 bis 8 Faden Wasser, je nach den Umständen. Die Bai ist offen gegen ONO. bis S. z. W., ist aber das Reitgeschirr gut, so kommen Unfälle selten vor. Zum Repariren keine gute Gelegenheit.

Unkosten, mit Ladung ein und aus:

Ankergeld 50, Gesundheitsbehörde 81, Hafenmeister 5, Localleuchtfeuer 80, zus. R. vn. 216.

Küstenleuchtfeuer 48 Maravedis pr. Ton (Reg.).

Tonnengeld 1 R. v. pr. Ton. (Schiffe, die mit Ballast weggehen, sind davon befreit).

Quarantaine: Sehr strenge bei schlechtem oder gar keinem Gesundheitspaß; bei reinem Gesundheitspaß findet selten Aufenthalt beim Lossen statt.

Altona. 1 Species = $1\frac{1}{4}$ ℛ︁ oder $3\frac{3}{4}$ ℳ︁ Cour. oder 2 Reichsbankthaler; $1\frac{3}{5}$ Rbℛ︁ = 1 ℛ︁ Cour. 1 Rbℛ︁ = 6 ℳ︁ = 96 ß = 30 ß Cour.; 1 ß Cour. = $3\frac{1}{5}$ ß Bco.

Maaße und Gewicht wie in Hamburg.

Lootsgeld s. Hamburg.

Lootsgeld von der Bösch nach Altona gewöhnlich 3 ℳ︁ pr. Fuß; doch da ein Lootsenzwang nicht existirt, so kann es, namentlich bei gutem Wetter, billiger bedungen werden.

Tonnen- oder Lastgeld, pr. Commerzlast:

1) Schiffe von einer Zollstätte Dänemarks zu einer andern, ausgenommen Copenhagen, jedoch mit Einschluß von Altona 8 Rbß.

2) Schiffe zwischen Copenhagen und irgend einer andern Zollstätte Dänemarks, incl. Island, Grönland und Faroer .... 16 Rbß.
3) desgl. von oder nach Häfen in Norwegen, Schweden, Rußland, Ostsee, Deutschland, Holland und Belgien .... 64 Rbß.
4) desgl. von oder nach andern Häfen, incl. Mittelmeer, schwarzen Meer und dänische Besitzung in Westindien......... 80 Rbß.

Notiz. Nicht gleichgestellte Schiffe bezahlen die von Nr. 1—4 aufgeführten Abgaben mit Erhöhung von 50%; ebenfalls schwedische Schiffe, die Salz lossen; doch nur für so viele Commerzlasten, als die Ladung ausmacht.

5) desgl. von oder nach andern als den in Nr. 4 erwähnten transatlantischen Häfen, alle Schiffe ohne Ausnahme 1 Rb℔ 64 ß.
6) desgl. die vom Auslande Pech, Pottasche, Theer einführen, ohne Rücksicht auf Abgangshafen und Nationalität, für jede an Bord habende Commerzlast solcher Artikel .... 32 Rbß.

Andere Abgaben giebt es nicht.

Amsterdam. Hauptstadt der Niederlande.

Rechnungsart: Gulden zu 100 Cents. Der Silberwerth von 100 Gulden kann etwa = 55 ℔ Pr. Courant angenommen werden.

Längenmaße: 1 Metre oder Elle = 10 Palm = 100 Duim oder Zoll.

Getreidemaß: 1 Last = 30 Sack oder Hectolitres.

Gewicht: 100 Ned. ℔ = 201 Bremer, 206 Hamburger, 220 englische, 244 russische ℔.

Größere Schiffe gehen von Nieuwe Diep durch den nordholländischen Canal. Pferdelohn für jedes Pferd (21 sh.) 12¼ fl. — 1 Last Ballast = 2000 ℔.

Unkosten: Ein engl. Schiff von ca. 300 Tons Reg., also ca. 158 Last oder 316 holl. Tonnen, mit Ladung ein und aus, durch den Canal ankommend und ausgehend, bezahlte:

Lootsgeld ein und aus	fl	200. —
Schleusengeld, Canalgeld	„	84. —
Bei Schiffen vom Mittelmeere das Doppelte.		
Meßbrief	„	18. —
Hafengeld 27, Kajegeld 13.10	„	40. 10
Clarirung, Gebühren an Officianten......	„	38. —
	fl	380. 10.

Tonnengeld ist vom 1. Januar 1856 an aufgehoben.

Anfang der Gefahr, engl. commencement of risk, franz. commencement du risque, span. comenzamiento del riesgo. In den meisten

Ländern findet man gesetzliche Bestimmungen darüber, wann bei versicherten Schiffen und Waaren die Gefahr für den Versicherer anfängt.

Das holländische Handelsgesetzbuch bestimmt in Art. 624 u. ffl., daß bei Schiffen die Gefahr für den Versicherer von dem Augenblicke beginnt, wo der Schiffer angefangen hat, Waaren zu laden, oder Ballast, wenn er bloß mit solchem abgehen soll; bei Waaren, sobald dieselben auf den Kai oder an das Ufer gebracht sind, um von da in die Schiffe, die sie einnehmen sollen, verladen, oder dahin transportirt zu werden; bei Frachtgeldern von dem Augenblick und nach Maßgabe wie die Fracht zahlenden Güter in das Schiff geladen sind. Bei Versicherung auf Bodmerei beginnt die Gefahr des Versicherers zu der Zeit, wo die Gefahr des Geldgebers zufolge des Gesetzes (nämlich laut Art. 585: bei Schiffen von dem Augenblick des Abgangs, bei Gütern, sobald sie ins Schiff geladen sind oder in die Fahrzeuge, womit sie an Bord gebracht werden sollen; falls die Bodmerei auf schon verladene Güter während der Reise geschlossen ist, von dem Datum des Contracts) oder zufolge einer, dem Versicherer bekannt gemachten Bedingung anfängt. Bei imaginairem Gewinn fängt die Gefahr wie bei den Gütern an.

Der französische Code de Commerce bestimmt §. 332, daß die Polizen das Nähere über den Anfang der Gefahr enthalten sollen. Nach Art. 5 der Polize von Paris und Bordeaux, womit die Polizen der übrigen Seehandlungsplätze Frankreichs im Wesentlichen übereinstimmen, fängt die Gefahr bei Gütern in dem Augenblick der Einschiffung an; Leichterrisico ist eingeschlossen; und nach Art. 6 fängt die Gefahr bei Schiffen in dem Augenblick an, wo das Schiff mit dem Laden von Waaren angefangen hat, oder in Ermangelung derselben, wenn es Anker gelichtet oder Landtaue losgemacht hat.

Aehnliche Bestimmungen wie die obigen gelten in den übrigen Staaten des Continents. In Hamburg und Bremen wird bei Gütern die Gefahr als angefangen betrachtet, in dem Augenblick, wo sie vom Lande scheiden.

In England und Nordamerika fehlt es an gesetzlichen Bestimmungen und die Polize muß daher das Nähere festsetzen. Die Londoner Polize sagt, der Risico solle bei Gütern anfaugen, wenn sie an Bord gebracht worden. Bei Schiffen kommt es darauf an, ob in den Polizen das Schiff versichert ist für die Reise von einem Platze nach einem andern; dann fängt der Risico an beim Ankerlichten; oder ob es heißt: für die Reise zu und von A. nach B.; dann ist die Gefahr während des Aufenthalts eingeschlossen, und zwar von der Zeit

der Ankunft an. Da nun aber zugleich in jenen Ländern das gesetzliche Ende der Gefahr bei Schiffen 24 Stunden nach Erreichung eines sichern Ankerplatzes eintritt, so sind schon Fälle vorgekommen, wo es zweifelhaft war, welche Versicherer für einen innerhalb 24 Stunden nach Ankunft entstandenen Schaden aufzukommen hatten. Es empfiehlt sich deshalb, bei Versicherungen auf Schiffe in England, um ganz sicher zu gehen, die Hin- und Herreise in Einer Polize zu decken, wofür es die Clausel giebt: zu und von A. nach B., während des Aufenthaltes daselbst und zu und von B. zurück nach A.

Der Anfang bei Versicherungen, deren Dauer nach einem Zeitabschnitte bestimmt ist, wird in der Regel um 12 Uhr Mitternachts des in der Polize angegebenen Tages sein, indem dies in Gemäßheit der bürgerlichen Zeitrechnung ist. In den Bremer Bedingungen §. 6 ist dies festgesetzt.

In Bremen und Hamburg ist es auch gesetzlich festgestellt, daß bei Schiffen die Gefahr anfängt, sobald mit dem Laden der Anfang gemacht wird, wenn alsdann auch noch Güter von der früheren Reise an Bord befindlich sind. Dadurch wird alle Verwickelung bei verschiedenen Versicherungen der Hin- und Herreise vermieden.

Hat der Risico angefangen und es wird alsdann die Reise eingestellt, so kann die Versicherung nur gegen Vergütung aufgehoben werden.

Anhaltung, s. Arrest.

Anker. Wenigstens zwei schwere Anker muß ein Schiff haben, um als seetüchtig gelten zu können. — Anker, welche auf gewöhnlichen Ankerplätzen und Rheden brechen, oder durch Brechen der Kette verloren gehen, werden von den Versicherern nicht ersetzt. Mußte aber ein Schiff, um dem Stranden vorzubeugen, in offener See oder zwischen Sandbänken, Klippen oder sonst an ungewöhnlichen und gefährlichen Stellen ankern, und verliert dort durch obige Ursachen den Anker, so wird ein solcher Verlust, wenn der Zweck erreicht ist, häufig als Havarie grosse betrachtet, obwohl er, strenge genommen, nicht dahin gehört. Phillips führt einen Fall an, Theil II. S. 87, wo ein Schiff nach dem Verlust der Segel, um es an den Wind zu halten, vom Hintertheile einen Anker fallen ließ, der jedoch nebst der Kette und dem Mast, woran diese befestigt war, verloren ging; dieser Verlust wurde auf Lloyds in Havarie grosse gebracht.

Dies scheint auch ganz in der Ordnung zu sein, denn unzweifelhaft geschah dies Manöver auf tiefem Wasser, wo der Anker den Grund nicht berühren sollte, derselbe also auch in ganz ungewöhnlichem Gebrauch verloren ging.

Anker, welche durch Kappen des Taues oder durch Slippen der Kette aufgeopfert werden, in der Absicht, Schiff und Ladung aus einer Gefahr zu retten, werden, wenn dies gelungen ist, in Havarie grosse ersetzt.

Der sonst übliche Abzug eines Drittels für Verbesserung findet bei Ankern entweder gar nicht, oder nur dann statt, wenn die angeschafften besser sind, als die verlorenen. Etwaiges Mehrgewicht von einiger Bedeutung ist zu Lasten der Versicherten.

Ankerketten, engl. chain-cables. Wegen Ersetzung in Havarie grosse siehe Vorstehendes. Für gewöhnliche Abnutzung wird oft ein Abzug bei den vom Versicherer direct oder in Havarie grosse zu ersetzenden Ketten gemacht. In Bremen und Hamburg $^1/_6$; in Frankreich (Police von Paris) 15%; in Nordamerika $^1/_3$.

Aenderung des versicherten Risico's, oder Vergrößerung desselben ohne Nothwendigkeit oder gerechte Ursache, im Englischen mit dem technischen Ausdruck: „deviation" (Abweichung) bezeichnet, hebt in demselben Augenblick, natürlich ohne rückwirkende Kraft, den Versicherungsvertrag auf. Darunter ist begriffen: Abweichung von der versicherten Reise (s. oben); ungewöhnliche Verzögerung; Verladen von Gütern auf dem Deck ohne desfallsige Anzeige; Laden an zwei Plätzen, wenn die Police nur einen nennt; Segeln ohne Convoye, wo solche in der Police bedungen war; Einlaufen in einen Hafen und Lossen oder Laden daselbst, wo nur Freiheit zum Anlaufen gegeben war; Benutzung von Kaperbriefen ohne Erlaubniß dazu von Seiten der Versicherer, und dergl. mehr, dessen erschöpfende Aufzählung nicht möglich ist. Bei manchen Fällen, namentlich bei Phillips in großer Auswahl aufgeführt, kommt es auf juristische Feinheit an, ob eine Aenderung des Risico's vorliegt oder nicht; andere wurden der Entscheidung von Geschwornen gänzlich übergeben, weil nur nach Gebrauch und gesundem Menschenverstande ein Urtheil darin gefällt werden konnte.

Ankunft, engl. arrival, franz. arrivée, span. llegada. Ist eine Versicherung mit der Clausel: „für die behaltene Ankunft" geschlossen, so endigt der Risico der Versicherer, sobald das Schiff den Bestimmungsplatz erreicht hat. Ebenfalls wenn in England und Nordamerika ein Schiff nach einem gewissen Platze versichert ist, ohne die sonst übliche Clausel: „bis es 24 Stunden in Sicherheit vor Anker gelegen hat"

In den meisten Seeplätzen ist es gesetzliche Vorschrift, oder doch fester Gebrauch, daß der Schiffer binnen 24 Stunden nach Ankunft seinen Protest notiren lasse.

Anschlag, s. Taxation.

Ansegelung, engl. collision, franz. abordage fortuit, span. abordage. Die gewöhnlich gebrauchte Bezeichnung für das Aneinandergerathen von Schiffen, möge die Veranlassung und die Wirkung auch noch so verschieden sein. — Schaden, der durch Ansegelung entstehet, ist eine der Gefahren, für welche der Versicherer aufkommt; viele Polizen führen d. Gefahr mit auf, doch wo sie auch nicht benannt ist, gehört sie doch mit zu der Seegefahr, gegen welche Versicherung genommen wurde. Es kommt in vielen Fällen nur darauf an, daß der Versicherte sich zunächst an das Schiff halten muß, welches dem seinigen Schaden zugefügt hat. Muß er dieserhalb klagbar werden und ist der Versicherer nahe genug, so hat er zuvor dessen Einwilligung zum gerichtlichen Verfahren einzuholen. In Ländern, wo dies mit bedeutenden Kosten verknüpft ist, z. B. in England, ist es in der Regel nicht rathsam, sich in Processe zu verwickeln, sei es, um klagbar zu werden oder um Ansprüche abzuwehren; denn läßt sich schon bei gerichtlichen Streitigkeiten überhaupt nur selten der Ausgang mit einiger Sicherheit bestimmen, so ist eine Proceßführung in Ansegelungsfällen besonders mißlich. Kann ein gütlicher Vergleich, wenn auch mit vermeintlichen Opfern, getroffen werden, so ist in den meisten Fällen dazu zu rathen.

Die Grundsätze, nach welchen in den verschiedenen Ländern entschieden wird, wer an einem Schaden Schuld habe, weichen im Wesentlichen wenig von einander ab. Schuldig ist, wer ein anderes Schiff einholt und es dann ansegelt; wer segelnd oder treibend vor Anker liegende Schiffe beschädigt; wer vor dem Winde oder mit günstigem Winde segelt und ein bei dem Winde segelndes Schiff beschädigt; wer nicht ausgucken läßt; wer keine Boje auf dem Anker hat. — Ist nach obigen Grundsätzen die Schuld erkannt, so gilt überall die Regel: wer Schaden thut, muß Schaden bessern. — Der schuldige Theil kann aber nicht weiter in Anspruch kommen, als Schiff und Fracht reicht.

Schwieriger ist es, in der Kürze darzulegen, wie es nach den Gesetzen der verschiedenen Länder in Ansegelungsfällen gehalten wird, wenn die Schuld nicht zu ermitteln ist.

Wenn Keiner dem Andern Schuld geben kann, so trägt Jeder seinen eigenen Schaden: in Frankreich, Holland, England, Nordamerika, Spanien, Bremen.

Wenn ein zufälliger Schaden dieser Art entstehet, so wird er als Havarie grosse über Schiff und Ladung vertheilt: in Holland, Handelsgesetzbuch 538: Schaden zusammengeschlagen und durch einen Jeden, nach Verhältniß des respectiven Werths der verschiedenen Schiffe und

Ladungen zu tragen. Der Betrag von dem, was jedes Schiff und Ladung von dem allgemeinen Schaden tragen muß, wird, nach Verhältniß des Werths derselben, über jedes besondere Schiff und Ladung vertheilt. Hamburg; wo gesetzmäßig die Schäden zusammen addirt und die beiden Hälften als Havarie grosse getragen werden. Schweden; Altona. Ferner werden, wenn zufällige Schäden entstehen, dieselben zusammen addirt, dann aber die Hälfte von jedem Schiffe getragen: in Preußen, Rußland, Dänemark, mit Ausnahme von Altona.

Wenn Zweifel über die Ursachen der Collision herrschen (wenn es nämlich nicht ausgemacht werden kann, ob solche die Folge eines bloßen Zufalls oder der Schuld eines der Capitaine ist), so soll der Schaden auf gemeinschaftliche Kosten und nach gleichen Theilen von den Schiffen, die ihn veranlaßt haben, vergütet werden; so bestimmt Art. 407 des französischen Handelsgesetzbuchs.

Diese verschiedenen Vertheilungsarten sind nun, wie ferner zu erörtern ist, von wichtigem Einfluß auf das Verhältniß zwischen Versicherten und Versicherer. Die Verpflichtung des Letztern zur Vergütung des erlittenen Schadens am versicherten Schiffe läßt sich in der Regel aus der Polize, sonst aber nach allgemeinen Rechtsbegriffen leicht erweisen. Eine andere Frage, die noch nicht überall zum Abschluß gekommen, ist die: muß der Versicherer auch dasjenige vergüten, was der Versicherte, sei es auf Grundlage einer Havarie-grosse-Aufmachung, einer Halbirung der Gesammtschäden, oder als zuerkannten Schadenersatz dem andern Schiffe bezahlen mußte?

Wurde eine solche Zahlung in Folge einer fremden Havarie-grosse-Aufmachung geleistet, so wird es darauf ankommen, ob die betreffenden Versicherer verbunden sind, nach fremden Aufmachungen zu bezahlen. In der Regel ist dies der Fall; ausnahmsweise in England nicht, denn werden auch dort dem Versicherten in den meisten Fällen die gezahlten Beiträge erstattet, so ist es doch noch als eine offene Frage zu betrachten, ob englische Versicherer gesetzlich dazu verpflichtet sind.

Wurde dagegen, sei es auf gütlichem, schiedsrichterlichem oder gerichtlichem Wege, eine Vergütung an das andere Schiff auf obige Weise festgestellt, so handelt es sich um ein ganz wichtiges Princip. Das Gericht der Kings Bench in England, unter Vorsitz des Lord Denman, sprach in einem Falle von Halbirung der Schäden den Versicherer frei, weil die Verpflichtung der Zahlung weder eine nothwendige, noch eine unmittelbare Folge der Gefahren der See sei. — Emérigon, ein angesehener französischer Schriftsteller, nimmt es als eine abgemachte Sache an, daß der Betrag, den das versicherte Schiff (nach

geschehener Halbirung) zu bezahlen hat, eine **Particulair-Havarie sei**, die der Versicherer bezahlen müsse. — Dieser Ausspruch wird **also**, außer oben genannten, in allen solchen Ländern seine Anwendung finden, wo ältere Gesetze, die eine solche Halbirung der Schäden vorschreiben, in solchem Ansehen sind, daß sie zur Ergänzung der neuen benutzt werden. Nach dem Seerecht von Oleron XIV., und dem von Wisby XXVII., enthält auch das hanseatische Seerecht X. 2. 3. eine solche Vorschrift. — Aber Specielles über die Frage, wie es zu halten ist, wenn der Versicherte den Schaden allein zu tragen hat, den sein Schiff erlitt, und außerdem dem andern Schiffe einen Schadenersatz machen muß, ist nirgend zu finden. Hier wird Alles von Nebenumständen abhängen. War die dem andern Schiff zu leistende Vergütung geringfügig und kommt das versicherte Schiff dadurch nicht in Ungelegenheit, so wird ein solcher Verlust nach den Regeln zu beurtheilen sein, die bei der kleinen Havarie und Slitage ihre Anwendung finden, und der Versicherer wird ihn also nicht zu tragen haben. War dagegen die zu leistende Vergütung so groß, daß Schiff und Fracht des schuldigen Theils nicht zur Bestreitung derselben hinreichte, so entstand mithin ein Totalverlust, dessen Vergütung der Versicherer sich nicht entziehen wird, eben so wenig als wenn das Schiff des versicherten schuldigen Theils so übel zugerichtet worden wäre, daß ein Verkauf nothwendig wurde, der 99 pCt. Schaden herbeiführte.

Ebenfalls wurden Versicherer schon in Anspruch genommen, wenn der von dem fremden Schiffe geforderte Schadenersatz so beträchtlich war, daß es nothwendig wurde, das Schiff des schuldigen Theils mit Arrest zu belegen, weil in dem Augenblick der Arrestirung das Schiff für den Eigenthümer als verloren angesehen und das nachherige Verfahren als eine Art von Bergungssache betrachtet wurde.

Wie oben erwähnt wurde, ist über die Frage: ist der Versicherer an und für sich, d. h. ohne den Zwang singulairer Gesetze (im Fall der Halbirung 2c.) verantwortlich für den Schaden, den das versicherte Schiff einem fremden zufügt? nichts zu finden.

Darüber kann wohl kein Zweifel mehr sein, daß bei Ansegelungsfällen, die auf gerichtlichem Wege oder nach einmal bestehenden Gesetzen als Havarie grosse behandelt werden, der Versicherer einen dem versicherten Schiffe zudictirten Beitrag zu ersetzen hat. Und doch leuchtet es ein, daß ein zufälliger Schaden, wie die Ansegelung, dem Princip nach nicht zur Havarie grosse gehören kann, wie sie in den meisten Ländern auch nicht dazu gehört. Muß nun aber ein Versicherer für einen solchen Schaden aufkommen, wenn zufällig durch die

Bestimmung der Reise des Schiffes (Havarie grossen werden nämlich in der Regel am Bestimmungsplatze aufgemacht) ein übelbegründetes Gesetz dem Versicherten zu Hülfe kommt, so sollte dies um so mehr der Fall sein, wenn sich schon aus dem Versicherungsvertrage selbst ein Entschädigungs-Anspruch herleiten ließe.

Nach den Polizen übernehmen die Versicherer entweder alle Gefahren, denen der versicherte Gegenstand auf der versicherten Reise ausgesetzt ist und beziehen sich dabei auf die festgesetzten Ausnahmen; oder sie nennen die einzelnen Gefahren, welche sie übernehmen. In beiden Fällen gehört dazu die Ansegelung; in letzterem Fall wurde sie benannt; in ersterem ist zu bemerken: segelt das versicherte Schiff ein anderes Schiff an und muß dieses entschädigen, so ist das ebensowohl eine Gefahr für das versicherte Schiff, als die Beschädigung, die es selbst erleidet. Ein Theil des Schiffes geht auf die eine oder die andere Weise verloren, und dem Rheder kann es völlig gleich sein, ob dieser Theil ein wirklicher oder ein ideeller ist. Die Auszahlung der Entschädigungssumme an den fremden Schiffer ist an sich ein wenigstens eben so empfindlicher Verlust, als die Bezahlung des Schadens am eignen Schiffe, und ein Unterscheidungszeichen würde es nur dann geben, wenn bei Abmachung mit Versicherern die Vergütung der Ersteren von Zufälligkeiten abhängig gemacht oder gar in Zweifel gezogen werden sollte.

Es steht demnach nichts im Wege, solche Schäden als Partikulair-Havarie zu behandeln. Die Entschädigungssumme kann füglich mit dem eignen Schaden zusammengeworfen werden, wenn es darauf ankommt, ob gewisse Prozente erreicht werden.

Um Ansegelungen so viel wie möglich zu verhüten, bestehen in manchen Ländern Vorschriften darüber, wie es Schiffe beim Ausweichen u. s. w. halten sollen. Die folgenden Regeln können als diejenigen gelten, die im weitesten Kreise anerkannt werden: Segelschiffe, die günstigen Wind haben, müssen beiliegenden oder bei dem Winde segelnden Schiffen ausweichen; von zwei bei dem Winde segelnden, sich begegnenden Schiffen muß dasjenige, welches mit Steuerbordshalsen an Bord segelt, an den Wind halten, das andere aber muß abhalten; wenn zwei Schiffe sich begegnen, die beide freien Wind haben, so müssen sie sich an Backbordsseite passiren. Dampfschiffe müssen Segelschiffen, vor allem, wenn letztere bei dem Winde segeln, ausweichen; begegnen sich Dampfschiffe, so müssen sie sich an Backbordsseite passiren. — Der praktische Seemann wird also aus Obigem sehen, daß die Grundregel sein soll: immer ein begegnendes Schiff an

Backbordsseite zu lassen. Häufig kommt es aber vor, daß der Entgegenkommende die Regeln nicht kennt, und namentlich bei Nacht ist es immer am sichersten, zeitig genug abzuhalten.

Dampfschiffe, die in Fahrt sind, sollen am Vortop ein weißes, am Steuerbordsräderkasten ein grünes, und am Backbordsräderkasten ein rothes Licht zeigen.

Anspruch; engl. claim, franz. demande, span. demanda; — an Versicherer, muß durch die nöthigen Dokumente (s. diesen Artikel) unterstützt werden, nachdem vorab die gehörige Anzeige von dem von Schiff oder Gut erlittenen Unfall, gemacht worden ist. Ein Anspruch ist innerhalb einer, gewöhnlich gesetzlich bestimmten Frist, zu machen, wenn das Klagerecht nicht verjähren soll (s. Anzeige; Verjährung).

Antwerpen, engl. Antwerp, franz. Anvers. Haupthafen in Belgien, an der Schelde.

Rechnungsart: Franken à 100 Cemtimes. Gulden à 100 Cents. 400 Franken = 189 fl.

Gewicht: wie Frankreich.

Die größten Schiffe können bis zur Stadt kommen.

Unkosten eines englischen Schiffes von 207 Tons Register oder 221 Tons Antwerpener Messung; mit Ladung von Westindien und ausgehend mit Ballast:

Lootsgeld aus See, 13½ Faß fl. 53, v. Vlissingen fl. 50. —.	fl. 103.	—
do. n. Vlissingen 12 Fß. fl. 24, nach See … fl. 16. 50.	„ 40.	50
do. für Verholen, Boje, Hafenabgabe	„ 11.	—
Tonnengeld, 221 T. à 90 c. u. 13 pCt. Aufgeld; Meßbrief fl. 11. 90	„ 255.	18
Dockabgabe für 3 Monat fl. 53. 4, Kochhaus 2 Wochen fl. 3. 80	„ 56.	84
Zollunkosten, Versiegelung der Luken	„ 8.	90
Verklarung, Lukenbesichtigung	„ 32.	75
Consulatskosten, städtische Abgabe und kleine Unkosten	„ 26.	39
Makler-Courtage 75 c. pr. Ton	„ 78.	32
25 Last Ballast	„ 32.	10
ca. 3 fl. pr. Ton Reg.	fl. 644.	98

Zimmerungstaglohn 3 Francs.

Anzeigen, engl. representation, franz. désignation, enonciation, die der Versicherte zu machen verpflichtet ist, um den Versicherer in den Stand zu setzen, die zu übernehmende Gefahr würdigen zu können, sind folgende:

1) a. Angabe der Zeit, wann der zu versichernde Gegenstand den Ort, wo die Gefahr anfangen soll, verlassen hat; b. ist dies noch nicht geschehen, so muß es angezeigt werden; c. auch wenn das Schiff an dem Orte, wo die Gefahr anfangen soll, noch nicht angekommen ist.

2) Anzeige ist zu machen, wenn der Auftrag zur Versicherung von einem andern Orte kommt, als demjenigen, wo der zu versichernde Gegenstand sich befindet.

3) a. Ist ein zu versicherndes Schiff von Föhrenholz, so muß dies angezeigt werden; ebenfalls wenn Güter in solchen Schiffen versichert werden sollen. b) In Kriegszeiten auch die Flagge des Schiffes und die Nationalität des Eigenthümers.

4) a. Decklast, auch b. Kriegscontrebande muß als solche angegeben werden.

5) a. verbotene Reisen ebenfalls; b. auch Reisen nach blockirten Häfen; c. Reisen in Ballast; d. mit Salz; e. mit Roheisen.

6) Reassekuranzen und Bodmereibriefe müssen als solche namhaft gemacht werden.

Im Allgemeinen ist jede dem Versicherten bekannte Nachricht, die auf den Gegenstand der Versicherung Bezug hat, dem Versicherer mitzutheilen.

Die Natur des Versicherungsgeschäfts bringt es mit sich, daß eine Aufzählung aller Anzeigen, die etwa Bezug auf einen zu versichernden Gegenstand haben können, von vorn herein nicht möglich ist. Es wird also, falls eine durch das Gesetz ausdrücklich geforderte Anzeige nicht gemacht wurde, in Bezug auf die Gültigkeit des Versicherungscontraktes davon abhängen, ob die Nichtangabe den Risiko geringer erscheinen ließ.

Am strengsten ist die Gesetzgebung Frankreichs in dieser Hinsicht. Der Code de Commerce, Art. 348, bestimmt, daß die Polize ungültig wird durch jede Verschweigung, jede fälschliche Angabe, jeden Unterschied zwischen dem Assekuranzcontrakte und dem Connossemente, wodurch die Schätzung der Gefahr verringert oder der Gegenstand derselben geändert würde; selbst in dem Falle, wo diese falsche Angabe oder dieser Unterschied gar keinen Einfluß auf den Schaden oder den Verlust des versicherten Gegenstandes gehabt hätte. — Aehnliche Bestimmungen finden sich im spanischen Handelsgesetzbuche; ganz gleich in dem von Sardinien. — Weniger strenge ist das holländische Handelsgesetzbuch; es fordert Art. 603 bei Strafe der Ungültigkeit der Polize die Angabe der letzten Nachricht, welche der Versicherte in

Betreff des Schiffes oder der Waaren erhalten hat; bei Versicherungen für Rechnung eines Dritten das Datum des Ordrebriefes. Das Preuß. Landrecht sagt im Art. 2026: Verschweigt der Versicherte Umstände, welche nach dem vernünftigen Ermessen der Sachkundigen, auf den Entschluß des Versicherers, sich in den Vertrag einzulassen, hätte Einfluß haben können, so ist die Assekuranz unverbindlich und die Prämien verfallen. — Vorschriften darüber enthält der Allgem. Plan Hamburger Versicherer. 1853 im §. 15. 16. 17.

In Bremen wird ganz bestimmt die Anzeige jeder auf den Gegenstand der Versicherung bezüglichen Nachricht gefordert. Ferner muß angegeben werden, wenn der Auftrag zur Versicherung auf anderem als auf dem gewöhnlichen Wege eingetroffen ist; in welche andere Häfen der Gegenstand der Versicherung einzulaufen die Freiheit haben soll; die oben unter 1 c u. 2) aufgeführten Anzeigen. Alles unter Verwirkung des Anspruchs auf Schaden-Ersatz und Verlust der Prämie.

Die Anzeige 5) c. d. (Salz, Guano, lose verschifft, oder andere, dem Schmelzen unterworfene lose verschiffte Ladung) im Fall von Schaden oder Verlust wird sonst nur die Hälfte bezahlt. — Die Anzeige 1. a., sonst wird angenommen, daß das Schiff nach den letzten Nachrichten, welche der Versicherte zur Zeit der Versicherungsaufgabe hatte, noch daselbst lag; und wenn sich nachher das Gegentheil findet, so sind die Versicherer unter Einbehaltung der Prämie ihrer Verbindlichkeit entschlagen. — Die Anzeige 4. a., sonst wird keine Beschädigung vergütet, und nur bei gänzlicher Verunglückung des Schiffs Ersatz für solche Güter geleistet. — Die Anzeige, wenn Güter versichert werden sollen, die aus einem andern Seeschiffe, ohne vorher ans Land gebracht und daselbst gehörig untersucht zu sein, übergeladen wurden; sonst wird Beschädigung ꝛc. daran nicht vergütet. — Die Anzeige 3. a., sonst wird Schaden nur zur Hälfte vergütet; es sei denn, daß Versicherten von Gütern und imag. Gewinn diese Eigenschaft des Schiffes unbekannt gewesen. — Die Anzeige sub 3. b. u. 6); bei letzteren nach Anzeige einer etwa vorhandenen frühern Verbodmung. (Bremer Bod. v. 1854. §. 44 bis 52.)

In England und in Nordamerika kann man Folgendes als Grundregel annehmen: der Versicherte muß alle solche ihm bekannte Thatsachen anzeigen, die Einfluß auf die Würdigung der Gefahr haben. Hat eine nicht angegebene Thatsache seiner Meinung nach keinen Einfluß, und es findet sich später das Gegentheil, so ist der Irrthum zu seinem eigenen Schaden. Sind die gemachten Anzeigen so, daß sie zu Zweifeln oder näheren Nachfragen führen, so muß der Versicherer sich

erkundigen; dann ist der Versicherte verpflichtet richtige Antwort zu geben.

Archangel, Handelsstadt im nördlichen Rußland, an der Dwina, etwa 36 engl. Meilen von der Mündung. Der Hafen ist bei Sollenburg, 1 Meile von der Stadt. Auf der Barre ist 14 bis 14½ Fuß Wasser. Schiffe von größerem Tiefgang laden außerhalb derselben.

Unkosten: Lootsgeld ein und aus 15 Copeken pr. Ton Reg.
Stadtabgabe........ 20 " do.
Adreßprovision...... 51 " do.
Paß 11½ S. R., Ballastlossen für 20 Tons 9 S. R.,

1855 war am 3. Nov. Treibeis im Flusse, und am 7. die Schifffahrt geschlossen.

Es ist aber anzunehmen, daß gegen den 25. October Frostwetter einzutreten pflegt. Ist die Schifffahrt einmal geschlossen, so gehört es zu den seltenen Fällen, wenn sie vor Frühjahr wieder betrieben werden kann.

Arrest; engl. arrest, franz. arrêt, span. embargo.

1) Arreste auf segelfertige Schiffe, wegen Schulden, die vor der betreffenden Reise contrahirt wurden, sind in der Regel nicht zulässig. England und Nordamerika machen hier eine Ausnahme. Doch kann auch daselbst wegen Schulden der Schiffsmannschaft das Schiff nicht aufgehalten werden, wenn der Capitain in öffentlichen Blättern davor warnt, seinen Leuten zu creditiren. — In Preußen ist wegen Schuldforderung der Arrest nie zulässig: dies Privilegium erstreckt sich auch auf das geladene Gut. — In Frankreich und Spanien ist der Arrest gestattet, wenn er Schulden betrifft, die zum Behuf der anzutretenden Reise gemacht wurden. Schiffsleute können in Preußen und Frankreich wegen bloß bürgerlicher Ansprüche nur dann persönlich mit Arrest belegt werden, wenn der Schiffer es genehmigt, oder wenn gleich tüchtige als Ersatz gestellt werden. Vergl. Kaltenborn Th. I. 96. Aufenthalt des Schiffs dieserhalb ist nicht zu Lasten der Versicherer.

2) Eine andere Art von Arresten ist die, welche von Regierungen verfügt werden. Dies ist eine Gefahr, für welche der Versicherer einsteht, wenn nicht das Gegentheil ausdrücklich ausbedungen wurde. Die Clauseln in der Polize, wodurch dies bewirkt wird, sind Folgende:

In England und Nordamerika: frei von Nehmung und Arrestirung und deren Folgen; in Hamburg und Bremen: bloß für Seegefahr; mit dem Unterschied, daß in den zuerst genannten Ländern der Risiko im Augenblick der Anhaltung erlischt; in Hamburg und Bremen jedoch derselbe bis zum Ende der versicherten Fahrt

oder bis zur Condemnation fortdauert, doch haften die Versicherer weder für Kosten noch für Verluste, die aus der Anhaltung entstehen. In Holland und Belgien ist es ähnlich. — Nach den französischen Polizen ist der Versicherer frei von Arresten, wenn nicht das Gegentheil stipulirt wurde.

In denjenigen Fällen, wo der Versicherer für die Gefahren des Arrestes aufkommt, wird die Beantwortung der Frage: in welchem Zeitpunkt ist der Anspruch des Versicherten im Fall der Anhaltung als liquide zu betrachten, davon abhängen, ob bei den betreffenden Versicherern der Abandon zulässig ist oder nicht. (S. Abandon.) Ebenfalls sind die aus der Anhaltung entstehenden Schäden und Unkosten nach den Partikulargesetzen desjenigen Landes, in welchem die Polize unterzeichnet wurde, zu beurtheilen. Ist der Arrest sowohl des Schiffes als der Ladung wegen geschehen, so sind die Unkosten als Havarie grosse zu tragen, wie es in manchen Gesetzen ausdrücklich vorgeschrieben ist. Ob alsdann Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft während der Zeit der Anhaltung in Havarie grosse zur Vergütung kommt, hängt von dem am Orte der Aufmachung herrschenden Gebrauche ab. (S. Kost- und Monatsgeld.)

Muß der Versicherer für die Gefahren des Arrestes einstehen, so kommt ihm dagegen, wenn die Assekuranzprämie monatsweise bedungen war, diese für die Zeit der Anhaltung zu. War sie aber für die Reise bedungen, so kann er keine Erhöhung derselben fordern.

Emérigon, Th. I. S. 539. entscheidet die Frage, ob der Versicherer auch für Verringerung und Schaden hafte, welche der versicherte Gegenstand während der Anhaltung erleide, zu Gunsten desselben; denn, sagt er, es ist wohl genug, daß die eigentliche Seegefahr verlängert wird; und dem Versicherer darf nicht eine neue Gefahr aufgebürdet werden, wovon ihn das Gesetz ausdrücklich befreiet. Deshalb seien auch die Kosten, die der Versicherte aufwendet, um eine Ladung zu lossen, damit sie nicht verderbe, für seine Rechnung. — Er fügt jedoch hinzu, daß Valin und Pothier (die ebenfalls als Autoritäten gelten,) anderer Meinung sind. — Nach den französischen Polizen ist es mindestens zweifelhaft, wie es im Fall von Anspruch gehalten wird; es muß nämlich, soll Kriegsgefahr, welche dann auch Arreste einschließt, gedeckt sein, durch schriftliche Clausel ausbedungen werden. Von der Fassung dieser Clausel wird dann viel abhängen, denn der gedruckte Theil der Polize enthält die Befreiung der Versicherer von inneren Verderb.

In Hamburg ist innerer Verderb an Waaren, als Versauern der Weine, Verderben der Früchte ꝛc. nur dann zu Lasten der Versicherer,

wenn die Anhaltung über drei Monat gedauert hat. (Allgem. Plan 1853. §. 60.)

In Bremen ist Extra-Leckage zu Lasten der Versicherer, wenn die Anhaltung über zwei Monat gedauert hat. Wenn Weine sauer werden, so wird dies unter allen Umständen als innerer Verderb angesehen der zu Lasten des Versicherten ist. Wie es bei Anhaltungsfällen mit innerem Verderb an anderen Waaren gehalten werden soll, wird nicht angegeben, da aber die Versicherer für alle Gefahr aufkommen, wenn nicht Ausnahmen festgesetzt wurden, eine solche Ausnahme in den Bedingungen aber nicht vorkommt, so ist daraus zu schließen, daß innerer Verderb in obigen Fällen zu ihren Lasten ist.

In England und Nordamerika enthalten in der Regel die Polizen die Verpflichtung der Versicherer für Arreste und Anhaltungen aufzukommen (es heißt dann: the property is insured against arrests, restraints and detentions), aber es hat Anlaß zu manchem Prozeß gegeben, was denn unter Arrest u. s. w. zu verstehen sei. Phillips Th. I. S. 651 sagt darüber: „Wird das Schiff durch Embargo angehalten, sei es durch die Regierung der die Partheien unterthan sind, oder durch eine fremde, so ist dies ein Arrest und eine Bekümmerung (restraint) im Sinne der Polize; ebenfalls wenn ein Schiff zur Durchsuchung angehalten und zum Verhör in einen Hafen geschickt wird. In solchen Fällen ist ohne Zweifel das Schiff arrestirt und angehalten, obgleich es dann noch fraglich sein kann, ob irgend ein Verlust entstanden ist, oder ob es ein Verlust ist, für welchen die Versicherer verantwortlich sind.“

„Aber erhält das Schiff während der Reise Nachricht von einer Blockade des Bestimmungsplatzes, oder daß ein Handelsverbot erlassen sei, und bei Fortsetzung der Reise Gefahr der Nehmung eintrete, (und es gehet in Folge dessen zurück oder nach einem andern Hafen) dann ist die Frage aufgeworfen und in manchen Fällen ausführlich verhandelt worden, ob dies als Arrest und Anhaltung gelten könne.“ (S. Blockade.)

In den meisten Fällen ist diese Frage gegen den Versicherten entschieden; weil Furcht vor einer Gefahr ein Risiko sei, den die Polize nicht decke.

Arrimage, — s. Stauung.

Arrobe; die spanische Arrobe à 25 ℔ ist anzunehmen auf 23 ℔ Bremer, 23⁷/₁₀ ℔ Hamburger, 25⁸/₁₀ ℔ Engl., 28¹/₁₀ ℔ Russ.

Die portugies. Arrobe à 32 ℔ ist anzunehmen auf 29 ℔ Bremer, 30 ℔ Hamburger, 32¹/₃ ℔ Engl., 35⁹/₁₀ ℔ Russ.

Assekuranz; engl. insurance, franz. assurance, span. seguro; Versicherung ist ein Vertrag, wodurch Einer für eine festgesetzte Ver-

gütung dem Andern Schadloshaltung beim Eintritt gewisser Gefahren verspricht.

See-Versicherungen sind Verträge dieser Art, die sich auf die Gefahren einer Seereise, die auf derselben entstandenen Schäden, und die dafür zu leistenden Vergütungen beziehen. Der Eigenthümer des der Gefahr ausgesetzten Gegenstandes, oder sein Beauftragter, nimmt die Versicherung, und ist dadurch der Versicherte. Der Uebernehmer der Gefahr ist der Versicherer. Die Bedingungen der Uebernahme und die Beschränkungen derselben werden in einem Dokumente darüber, der Polize, verzeichnet, während auch in den meisten Handelsstaaten über die gegenseitigen Rechte und Pflichten gewisse Gesetze gegeben sind.

Dieser Zweig der Assekuranzen wird immer gemeint wenn in diesem Buche von Versicherungen und Assekuranzen die Rede ist.

Ueber die Zeit des Ursprungs der Assekuranzen fehlen genauere Angaben; doch scheinen sie schon gegen das Ende des dreizehnten Jahrhunderts bekannt gewesen zu sein, und zwar in Hafenplätzen Italiens und Spaniens. Die älteste Verordnung über Assekuranzen die existirt, ist die von Barcelona vom Jahre 1435; im Eingange wird aber erwähnt, „es seien in vorigen Zeiten nur wenige Assekuranz-Ordnungen gemacht worden", auch muß damals das Assekuranzgeschäft schon ziemlich ausgebildet gewesen sein, denn es wird darin der Beweis des Interesse gefordert, Versicherungen von bereits verbodmeten Schiffen verboten, und das Ausbleiben aller Nachricht als zulässig erklärt um einen Totalschaden fordern zu können. — Früher waren Assekuranzen häufig die Quelle von Betrug; deshalb wurden sie überall durch Gesetze sehr beschränkt; ob aber dies die Ursache ist, daß es jetzt ehrlicher zugeht als vor Zeiten, läßt sich nicht nachweisen. Versicherungen von gewissen Gegenständen waren geradezu verboten, überall war der Versicherte verpflichtet einen Theil des Risikos selbst zu laufen; doch wurden solche Vorschriften gewöhnlich umgangen, die größere Freiheit bildete sich trotz aller Fesseln immer mehr aus, und die Gesetze mußten sich dem neuen Leben anschließen. — So war es hin und wieder verboten Versicherungen auf Leben und Freiheit der Personen, auf leere Schiffe, auf Proviant, auf bereits der Gefahr ausgesetzte Gegenstände, auf Fracht überhaupt (auf zu verdienende Fracht in Spanien und Frankreich noch jetzt), auf Gewinn, auf Bodmereidarlehen, zu schließen.

Jetzt kann als Regel gelten, daß jedes versicherbare Interesse, welches der Seegefahr ausgesetzt wird, versichert werden darf.

Ausnahmen sind folgende:

Feindliches Eigenthum darf nicht der Gegenstand einer Ver-

sicherung sein. Fast überall werden solche Versicherungen für ungesetzlich und nichtig erklärt; in Holland jedoch und in den Hansestädten fehlt es an derartigen Vorschriften.

Versicherungen von Gütern die im Wege des Schleichhandels eingeführt werden sollen, sind theils durch Landesgesetze verboten, theils enthalten die Polizen der Versicherer einem Verbote ähnliche Bestimmungen, z. B. die Bedingungen der Bremer Assekuranz-Compagnien sprechen es aus (§. 51): „Wenn ein Versicherter gegen die Ein- oder Ausfuhrgesetze eines Landes handelt, oder auch es an den gehörigen Dokumenten fehlen läßt, und daraus Schaden entsteht, so haften die Versicherer nicht dafür“. Demnach sind Versicherungen auf Unternehmungen die gegen die Zollgesetze eines Landes gerichtet sind, illegal, sobald sie in diesem Lande geschlossen wurden. — Sind solche Unternehmungen aber gegen die Zollgesetze eines fremden Landes gerichtet, so können sie zwar versichert werden, aber der Versicherte trägt alsdann selbst den Risiko der Confiskation, und hat bei entstehendem Schaden an Schiff und Gut die genaue Untersuchung zu gewärtigen, ob derselbe durch den Mangel richtiger Dokumente entstanden ist; ein Fall der denkbar ist, wenn z. B. ein Schiff, um bei Nacht den Bestimmungsplatz zum Loſſen der Schmuggelwaare zu erreichen, beilegen mußte, und während dieser Verzögerung ein Seeunfall entstand.

Das holl. Handelsgesetzbuch enthält im Art. 599 die Bestimmung, daß Versicherungen nichtig sind, welche auf Gegenstände geschlossen sind, womit nach den Gesetzen und Verordnungen kein Handel getrieben werden darf, und auf die Schiffe, es mögen niederländische oder fremde sein, welche zum Transport solcher Gegenstände verwendet werden.

Versicherungen von Kriegscontrebande, welche durch Neutrale einer im Kriege begriffenen Macht zugeführt werden soll, sind ungesetzlich in dem Lande das jene Macht als feindlich behandelt (s. Kriegscontrebande). Im neutralen, oder in jedem dritten Staate bedürfen solche Versicherungen der ausdrücklichen Angabe. Werden Kriegsbedürfnisse unter der allgemeinen Bezeichnung „Waaren“ oder „Güter“ versichert, und weggenommen, so haftet der Versicherer nicht dafür. — Werden dagegen Versicherungen nur mit der Clausel: „Frei von Kriegsgefahr“ geschlossen, so versteht es sich von selbst, daß Confiskation von Gegenständen, die zur Kriegscontrebande gehören, nicht gedeckt sein kann. — Wurden Gegenstände von der fremden Behörde als Kriegscontrebande erklärt und weggenommen, die es eigentlich nicht sind, auch nicht zu solchen Zwecken von Versicherten verschifft wurden, so fragt es sich ob der Versicherer, wenn er sich durch beschränkende Clauseln gedeckt hat,

für den Verlust haftet. Phillips führt eine Entscheidung des Newyorker Gerichts an, welches einen solchen Fall, wo ein engl. Admiralitätsgericht Zinn in Blöcken, und Büchsen von Zinn als Kriegscontrebande confiscirt hatte, zu Gunsten des Versicherten entschied: „denn es könne ein solcher Verlust doch nicht den schuldlosen Versicherten treffen, da thatsächlich keine Kriegscontrebande vorliege, und weil ein solcher Vorwand nur gebraucht sei die Confiskation zu bemänteln". — Eine gewisse Einseitigkeit läßt sich dieser Entscheidung jedoch nicht absprechen; denn der Versicherer sollte frei sein von Verlust wegen Handels mit Kriegscontrebande; was aber als Kriegscontrebande anzusehen sei, darüber konnte nur am Bestimmungsplatz, oder durch fremde Behörden ein Urtheil gefällt werden.

Versicherungen auf die Gage der Schiffsmannschaft sind in allen Ländern entweder durch Gesetze oder durch Usanz verboten. Ursprünglich gründet sich dies Verbot auf die Furcht, die Schiffsleute würden bei Versicherung ihrer Gage mit weniger Eifer für die Erhaltung des Schiffes sorgen, in welchem sie dann kein Interesse mehr hätten; oder sie würden bei Bergungsfällen gleichgültiger sein, wenn der Ertrag der Bergung auf die Zahlung der Gage von keinem Einfluß sei. — In solchen Ländern, wo es verboten ist imaginairen Gewinn zu versichern, hat man auch wohl die Aehnlichkeit desselben mit der erst am Schlusse der Reise fälligen Gage als Grund jenes Verbots angegeben. — In Nordamerika ist es nach einigen gerichtlichen Entscheidungen dem Capitain erlaubt, seine Gage versichern zu lassen, weil angenommen wird, daß er mehr Vertrauen verdient als die Matrosen. — Bei Versicherungen von Schiffen auf dem Wallfischfang in der Südsee tritt eine Ausnahme ein; die Gage der Mannschaft besteht nur in dem Antheil am gemachten Fange (dem Segen), dieser Antheil wird mitunter versichert, namentlich vom Capitain und den Steuerleuten, selten von Matrosen. Auf ähnliche Weise ist es erlaubt Waaren, die ein Seemann an Bord hat, versichern zu lassen, wenn auch in diesen Waaren seine verdiente Gage steckt; doch kommen in der Praxis solche Fälle sehr vereinzelt vor, weil die Gage erst bei der Rückkehr im Ausgangshafen, oder wenn der Zweck der Reise erfüllt ist, bezahlt zu werden braucht, und es sich mithin nur um die Versicherung solcher Waaren handeln könnte, die mit der auf einem andern Schiffe verdienten Gage eingekauft wurden.

Die Gründe die gegen die Zulässigkeit der Versicherungen von Gage angeführt werden, sind übrigens nicht stichhaltig. Sie beruhen auf derselben Voraussetzung, welche die Verordnung schuf, der Rheder müsse einen Theil seines Schiffes unversichert lassen, eine Beschränkung, die

jetzt immer mehr außer Gebrauch kommt. Je größer der Spielraum ist, der den auf Interesse begründeten Versicherungen gegeben wird, desto gemeinnützlicher werden sie wirken. Der Handel und die Schifffahrt Englands und Nordamerikas können dazu als Beweis dienen.

Versicherungen auf imaginairen Gewinn (gehoffter Gewinn), sind in Spanien, Frankreich und Dänemark unzulässig. Zur Begründung des Prinzips wird gesagt, Gewinn sei Etwas im Schiffe nicht Vorhandenes, könne mithin nicht versichert werden; wobei nur übersehen wird, daß es zweierlei ist, durch die Versicherung den Gewinn zu garantiren, was einer Wette gleich sein würde; oder ob der Nutzen, den nach dem Marktpreise am Bestimmungsplatze die Waare abwerfen würde, sichergestellt werden soll. S. imaginairer Gewinn.

Versicherungen auf Frachtgelder sind verboten in Spanien; Frankreich, wo jedoch die bereits verdiente Fracht versichert werden kann; worunter nach Emérigon derjenige Theil der Fracht verstanden wird, den ein von A. nach B. und C. bestimmtes Schiff bei Ankunft in B. realisirt hat. Allgemein unzulässig sind Doppel-Assekuranzen, denn ein und dasselbe Interesse kann nur einmal versichert werden. (S. Ristorno). Ebenfalls Versicherungen von Bodmereigeldern seitens des Nehmers, der bei glücklicher Ankunft des verbodmeten Gegenstandes denselben durch Zahlung der Bodmereischuld einlösen muß; geht derselbe unter, so wird er von dieser Zahlung befreit; ihm fehlt also ein versicherbares Interesse.

Die Befugniß, sein Eigenthum versichern zu lassen, stehet in der Regel Jedem zu, der über sein Vermögen disponiren kann.

Das Recht, Versicherungen zu leisten, hat in der Regel Jeder, der das Recht hat gültige Contrakte zu schließen. Die Gesetze der verschiedenen Länder führen als Ausnahmen auf: die Makler, Dispacheurs, auch wohl Schaden-Taxatoren und Vorsteher von Assekuranz-Compagnien denen verboten ist für eigene Rechnung Versicherungen zu leisten. — In England und Nordamerika kennt man dergleichen Beschränkungen nicht, im erstern Lande ist es sogar sehr üblich, daß Assekuranzmakler zugleich Versicherer sind. (Beneke — Nolte Th. I. 116). S. die Art. Interesse.

Assignation oder Anweisung, engl. check, franz. assignation; ist die kaufmännische Benennung für den mit der Unterschrift des Eigenthümers versehenen Auftrag zur Auszahlung einer Geldsumme, und zwar 1) ohne Bezeichnung an wen; aus welchem Grunde eine solche Anweisung ein Papier ist, das nicht durch Indossament übertragen werden kann wie ein Wechsel; 2) mit Bezeichnung, an wen die Zahlung zu

leisten ist; oder „an Ordre" ausgestellt; eine solche Anweisung ist ein übertragbares, verkaufbares Papier, ohne jedoch Wechselrecht zu genießen. Der Inhaber einer Anweisung kann sich nur an seinen nächsten Vormann halten, doch kann nicht aus der Anweisung selbst geklagt werden, sondern nur aus dem Geschäfte das ihr zu Grunde liegt.

Associé oder Compagnon, engl. partner, wird der Theilhaber eines kaufmännischen Geschäfts genannt. „Stiller" Compagnon, engl. sleeping partner, ist derjenige, dessen Name in der Firma nicht genannt wird, und der in der Regel nur bis zu einer gewissen Summe, oder dem Betrage seines Einschusses, verantwortlich ist, jenachdem der Contrakt zwischen ihm und seinen Genossen lautet.

Assortiment; engl. assortment. Die Zusammenstellung gewisser Waaren in der Weise, daß der Verkauf in zweiter Hand durch die Möglichkeit eines vielseitigen Angebots erleichtert wird. Enthält z. B. eine Kiste Tücher in verschiedenen Farben, nach dem Verhältniß des Begehrs eingetheilt, so ist das ein Assortiment Tücher. — Assortirte Ladungen, assorted cargoes, sind solche, die aus verschiedenen Gegenständen bestehen, deren Menge durch den erfahrungsmäßig gewöhnlichen Bedarf eines Marktes bestimmt worden ist; wie z. B. Ladungen, die von Nordamerika nach Westindien gesandt zu werden pflegen, aus Speck und Fleisch, Mehl, Kartoffeln, Zwiebeln, hölzernen Häusern, Schiffsböten u. s. w. bestehen; der vulgaire Ausdruck dafür in Nordamerika ist: Yankee notions.

Attest; engl. certificate, span. certificado. Ein Zeugniß über das Ergebniß einer angestellten Untersuchung. Atteste, die im Schiffswesen am häufigsten vorkommen, sind:

1) Das Attest über die Seefähigkeit eines Schiffs (certificate of seaworthiness); diese pflegt bei unbekannten, frachtsuchenden Schiffen untersucht zu werden; das in gehöriger Ordnung befindliche Attest ermöglicht dem Befrachter die Besorgung einer coursmäßigen Assekuranz. Der Beweis der Seeunfähigkeit kann jedoch ungeachtet dieser Atteste und gegen dieselben geführt werden; denn wäre dies nicht gestattet, so würde die Seefähigkeit durch ein Attest garantirt, statt untersucht sein. Die Untersuchung kann sich nur auf die dem Auge vorliegenden Theile des Schiffes erstrecken; nur in vereinzelten Fällen, wo solche Vorsicht durch die Umstände gerechtfertigt wird, untersucht man auch die inneren Theile des Schiffes durch Anbohren oder durch Abnehmen von Planken; in der Regel geschieht dies aber nicht. Es kann also vorkommen, daß ein Schiff in seinen inneren Theilen verfault ist und daß dennoch ein gutes Attest aus-

gefertigt wird; entstehet aber dann ein Schaden, der erweislich aus jener Ursache herrührt, so wird dadurch der Inhalt des Attestes entkräftet. Dies scheint sich von selbst zu verstehen, ist aber doch hin und wieder in den Gesetzen ausgesprochen. Holländ. Gesetzb. 479. Franz. cod. de com. 297.

2) Das Attest über die Classifikation (s. d. Art.)

3) Das Attest über Lukenbesichtigung; die Luken müssen nämlich gut verstopft, mit doppelten Presenningen versehen und geschalkt sein; ist dies versäumt, und Wasser durch die Luken an die Ladung gedrungen, so haftet der Schiffer für den Schaden.

4) Das Attest über Stauung und Garnirung. Wie dieselbe beschaffen sein muß hängt von der Gattung der Ladung ab. Allgemeine Regeln sind folgende: Güter, die der Lekkage oder dem Schmelzen ausgesetzt sind, dürfen nicht auf trockne gelegt werden; Güter von großer spezifischer Schwere nicht auf solche, die in leicht zerbrechlicher Verpackung enthalten sind; lose im Schiff verladene Waaren, z. B. Getreide muß durch Mittelschotten vor dem Uebergehen bewahrt werden; Güter von gefährlicher Beschaffenheit dürfen nicht in Berührung mit anderen Waaren kommen, so wird z. B. Vitriol, wenn andere Ladung im Schiffe ist, auf dem Verdeck verladen. Die Stauung von Fässern mit flüssigem Inhalt muß so geschehen, daß die Spundlöcher oben sind und der Bauch durch Kopfhölzer frei zu liegen kommt. — Das Garnir bei trocknen Gütern muß aus Holz, Rohr oder ähnlichem die Nässe nicht auffsaugendem Material bestehen, wie denn z. B. Sandballast bei Taback als mangelhaftes Garnir zu betrachten ist. Wie hoch das Garnir zu legen ist, hängt zum Theil von der größeren oder geringeren Schärfe des Schiffsbodens, zum Theil von örtlichen Usanzen ab. In der Regel ist es als genügend anzusehen, wenn es bis zur Höhe des Kielschweins reicht. — In Häfen, wo angestellte Stauer gebraucht werden, pflegt dem Schiffer ein Attest Seitens derselben gegeben zu werden; findet sich aber am Löschplatz Schaden durch mangelhafte Stauung, so kann ein solches Attest nicht gegen die Ansprüche der Empfänger schützen, denn es wird vorausgesetzt, daß die Stauer unter Aufsicht des Schiffers arbeiten.

In solchen Fällen, wo die Besichtiger in ihrem Attest Mängel der Stauung und Garnirung rügen, und deshalb die Empfänger beschädigter Waaren sich mit ihren Entschädigungsansprüchen zunächst an den Schiffer halten müssen, empfiehlt es sich, daß letztere für die genaue Bezeichnung solcher beschädigten Colli, nach Märk und Nummer, sorge. Dadurch wird, bei mehrfacher Beschädigung an

derselben Gattung Waaren, für mehrere Empfänger, eine Vervielfältigung des Anspruchs für schlechte Stauung vermieden; auch liegt es im Interesse der Empfänger, daß schlecht gestaute Güter speziell angegeben werden; denn wer Schaden fordert, muß denselben beweisen können.

Erhält der versicherte Ladungsinteressent vom Schiffer eine Vergütung wegen mangelhafter Stauung oder Garnirung, so kommt solche natürlich dem Versicherer zu Gute, denn dieser würde, falls vom Schiffer nichts zu bekommen wäre, für den Schaden aufzukommen haben, den einzigen Fall ausgenommen, wenn Ladungsinteressent und Rheder dieselbe Person ist, weil es alsdann darauf ankommt, in wie weit der Versicherer für Fehler und Versehen des Schiffers haftet; und hierbei ist dann weiter zu unterscheiden, ob der Schiffer durch den Rheder angestellt wurde. S. Schiffer; Versehen.

Noch ist einiges über die Berechnung des Schadens in solchen Fällen zu erwähnen. — Würde man diejenigen Colli, für welche der Schiffer Vergütung leistete, aus den betreffenden Taxen aussondern, so könnte es wohl geschehen, daß dadurch der Schaden an den übrigen durch Nichterreichung der stipulirten Befreiung, gar nicht zur Vergütung käme, was doch nicht geschehen darf, weil, wie oben gezeigt, der Versicherer eventuell für den ganzen Schaden haftet. Das richtigste ist also, den Schaden dergestalt zu berechnen, als ob eine Vergütung vom Schiffer gar nicht stattgefunden hätte; dann diejenigen Taxen, die den Versicherer treffen, zusammen zu ziehen, und von dem sich ergebenden Schaden für die darin enthaltenen Colli die vom Schiffer zu leistende Vergütung verhältnißmäßig zu kürzen.

Die Atteste über Lukenbesichtigung, Stauung und Garnirung werden in der Regel von der Hafenbehörde ausgestellt; in kleinern Plätzen, wo es keinen Hafenmeister giebt, hat sich der Schiffer dieserhalb an seinen Consul zu wenden; ist die Flagge seines Schiffes durch einen Consul nicht vertreten, so pflegt es wohl zu geschehen, daß er sich an den Consul einer andern, wo möglich der seinigen befreundeten Nation wendet, oder der des Abgangsplatzes; ist auch dies nicht thunlich, so ist es rathsam den Beistand eines Agenten für Lloyds anzusprechen, und wenn auch dies nicht möglich, kann er die Besichtigungen durch Seeschiffer vornehmen lassen, womöglich unter notarieller Beglaubigung. Die Unkosten für solche Atteste, auch für das Attest über Seefähigkeit, sind immer zu Lasten des

Schiffs; ebenfalls die Unkosten des Attests über Classifikation, wenn solche durch Lloyds Besichtiger geschieht. Auf dem Continent dagegen pflegen diejenigen Versicherungsgesellschaften, welche durch ihre Agenten Classifikationen von Schiffen vornehmen lassen, die Unkosten selbst zu tragen.

5) Attest über Besichtigung und Taxation des Schadens am Schiffe. Da die Versicherer nur solchen Schaden vergüten, der durch die Gewalt der Elemente entstanden ist, vorausgesetzt, daß die Polize für alle Gefahr, oder doch für Seegefahr geschlossen wurde, und ferner in manchen Fällen eine genaue Bezeichnung der erlittenen Schäden nöthig ist, um zu erkennen, ob dieselben zur Partikulair-Havarie oder zur Havarie grosse gehören, so ist es in der Natur der Sache begründet, wenn sie verlangen bei der Besichtigung durch ihre Agenten vertreten zu sein. Wo sich also ein Agent der betreffenden Versicherer befindet, ist die Besichtigung unter Zuziehung desselben vorzunehmen. Im Uebrigen gilt das unter 4. von der zuständigen Behörde Gesagte. — Den Besichtigern ist in der Regel die Verklarung vorzulegen, und im Eingange des Attestes pflegt gewöhnlich Bezug auf dieselbe genommen zu werden. Findet sich ein Schaden, der dem innern Verderb des Schiffes, oder dem Wurmfraß zugeschrieben werden muß, so ist es Pflicht der Besichtiger, dies in ihrem Attest auszusprechen; rathsam ist es, wenn die Taxation eines solchen Schadens abgesondert geschieht, indem an Ort und Stelle am leichtesten das richtige Maß getroffen wird.

6) Attest über Besichtigung des Schadens an der Ladung.

Es richtet sich ganz nach der Usanz des Platzes, wer die Besichtigung vorzunehmen hat; doch ist auch dabei die Zuziehung des Agenten der Versicherer erforderlich. Die Besichtiger haben die Ursache der Beschädigung anzugeben, und ob dieselbe auf der letzten Reise entstanden ist. — Oertlich ist der Gebrauch, den Capitain bescheinigen zu lassen, die beschädigten Güter seien dieselben die er angebracht habe; auch ist es an einzelnen Plätzen (z. B. Hamburg) gebräuchlich in der Verklarung die beschädigt angebrachten Güter nach Gattung, Märk und Nummer zu bezeichnen.

7) Attest über die Taxation des gesunden Werths der Güter. Dies ist nur dann erforderlich, wenn die Güter den Bestimmungsplatz erreicht haben. An Plätzen, wo angestellte Mäkler sind, wird in der Regel die Taxation durch solche vorgenommen, und zwar, was auch hie und da Vorschrift ist, vor stattgefundenem Verkauf des Beschädigten. — In der Regel wird der Marktpreis taxirt, und dabei

bemerkt, ob gegen baar, oder auf Zeit. Von diesem Werth, der, weil er Fracht und Unkosten einschließt, auch wohl Brutto-Werth genannt wird, wird der Brutto-Werth des Ertrages bei Berechnung des Schadens abgezogen, und dieselben Prozente, die der Schaden über den Brutto-Werth geschlagen, ausmacht, werden vom versicherten Werth des Beschädigten berechnet; und wenn das dadurch erhaltene Ergebniß die stipulirten Prozente erreicht, von Assekuradeurs vergütet.

Die Taxation wird in der Regel angesehen, als sei sie nach denselben Conditionen wie diejenigen des Verkaufs zu verstehen, namentlich in Bezug auf Tara, Gutgewicht, Disconto u. s. w.; soll sie anders zu verstehen sein, so ist es nothwendig, daß Abweichungen genau angegeben werden.

8) Attest über die Taxation des Werths des Schiffes.

Dies dient zur Berechnung des beitragenden Capitals in Havarie grosse Fällen. Mußte das Schiff auf seiner Reise in einen Hafen einlaufen, und daselbst eine Ausbesserung vornehmen, und geschah dort zugleich die Taxation des Werths im beschädigten Zustande, so wird dieselbe bei Ankunft am Bestimmungsplatze, wenn sie überhaupt nach Form und Inhalt Glauben verdient, der Berechnung zum Grunde gelegt, aber nur da, wo der Werth im beschädigten Zustande angenommen wird; was in Bremen, Hamburg, Holland, Preußen, England, Spanien und Rußland der Fall ist. — Wird aber der Beitrag für einen auf andere Weise festgesetzten Werth geleistet, wie z. B. in Frankreich, Belgien, Venedig, Livorno und Triest für die Hälfte des Werths bei Ankunft im Bestimmungsplatze, dann ist die Taxation im Nothhafen unnütz.

Die Unkosten für die unter 5 bis 7 genannten Atteste werden zu dem von den Versicherern zu vergütenden Schaden hinzugefügt, und demnach zum Vollen ersetzt, wo zum Vollen versichert war. Ausnahmsweise kürzt man in Holland bei Berechnung des Schadens auf Waaren solche Unkosten vom Ertrage; in allen Fällen also, wo der Schaden auf den Versicherungswerth zurückgeführt wird, und derselbe, was in der Regel der Fall, kleiner als der gesunde Marktpreis ist, trägt in Holland der Versicherte einen Theil der Besichtigungs- und Taxationskosten selbst; hat aber auf der andern Seite den Vortheil, daß bei diesem Verfahren der Schaden eher die vertragsmäßig vorgeschriebenen Prozente erreicht.

Die Unkosten für No. 8 werden in Havarie grosse vergütet.

Auction; engl. auction, public sale; franz. enchère; span. venta pública. Der Verkauf von Gütern „für Rechnung der Assekuradeurs" wie sie gewöhnlich bezeichnet werden, geschieht in der Regel nach erfolgter Bekanntmachung in öffentlicher Auction. Es ist früher wohl eine streitige Frage gewesen, auf welche Weise ein theilweiser Verlust an Gütern, welche den Bestimmungsplatz erreicht haben, ermittelt werden müsse, ob der Unterschied zwischen dem Marktpreis nach Abzug von Fracht, Zoll und Unkosten, und dem Verkaufsertrage nach Abzug der genannten Unkosten maßgebend sei; oder der Unterschied zwischen dem Marktpreis und dem Ertrage, ohne von Beiden erst die Unkosten zu kürzen. Oder in der technischen Sprache: ob Netto gegen Netto, oder Brutto gegen Brutto gehalten, das Richtige sei. Diese Frage kann jetzt allgemein als erledigt betrachtet werden, indem überall die Berechnung über den Bruttowerth geschieht. Zu dem auf diese Weise ermittelten Schaden werden alsdann die sämmtlichen Extra-Unkosten hinzugefügt, wozu auch die Auctionskosten zu zählen sind. In Holland jedoch werden die Extra-Unkosten vom Verkaufs-Ertrage abgezogen, und der Unterschied zwischen dem Rein-Ertrage und dem Marktwerth prozentweise vom Versicherungswerth vergütet.

Aufbringung eines Schiffes geschieht, wenn ein Schiff in Kriegszeiten auf seiner Reise von einem bewaffneten Fahrzeuge angehalten, von dessen Mannschaft besetzt und durch dieselbe nach einem andern als dem Bestimmungshafen gebracht wird, zum Zweck einer näheren Untersuchung, und der eventuellen Condemnation. — Die Aufbringung kann stattfinden, wenn ein Schiff sich der Durchsuchung widersetzt; wenn ein neutrales Schiff unter feindlicher Convoje segelt; wenn ein Schiff sich und die Ladung nicht sofort als neutral legitimiren kann; wenn es versucht eine Blockade zu brechen; wenn es Kriegscontrebande an Bord hat; wenn die Schiffspapiere nicht in gehöriger Ordnung sind; wenn gegründeter Verdacht die Aufbringung rechtfertigt, z. B. wenn ein Schiff einen andern Cours steuert, als den zum angegebenen Bestimmungshafen, zumal wenn der gesteuerte Cours auf einen blockirten Hafen hinweiset; wenn die Umstände vermuthen lassen, daß eine Neutralisirung vorliegt. Es versteht sich, daß feindliches Eigenthum vor allem andern der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt ist.

Die Aufbringung selbst geschieht in der Regel nach einem Hafen des Staates dem der Kaptor angehört; Ausnahmen, wenn nämlich ein Schiff in einen neutralen Hafen gebracht wird, finden nur in Nothfällen statt, und können dann nur in dem Falle, wo es sich offenbar um feindliches Eigenthum handelt, zu einem Endergebniß führen; und auch

dies wieder nur da, wo Tractate zwischen den betreffenden Staaten, nämlich demjenigen des Nothhafens und dem des Kaptors, die Condemnation einer Prise in Häfen ihres Landes gestatten; da aber in einem neutralen Lande kein Gericht die Befugniß dazu hat, so muß die Condemnation selbstredend durch eine Behörde des Staates geschehen, dem der Kaptor angehört.

Der Schiffer eines aufgebrachten Schiffes, dem man gewöhnlich gestattet an Bord zu bleiben, oder in dessen Abwesenheit der Steuermann, hat zunächst darauf zu achten, daß über die vom Kaptor vorgenommene Untersuchung des Schiffes auf See, und über die etwa stattgefundene Einlieferung der Schiffspapiere ein genaues Protokoll und Verzeichniß aufgenommen werde. Er hat alle Umstände ins Journal einzutragen, um Behufs der Verklarung das nöthige Material vorweisen zu können; für Versiegelung der Schiffspapiere und für Sicherstellung der Ladung hat er möglichst zu sorgen; bei der Ankunft im Hafen hat er sich einen Correspondenten zu wählen, und mit dessen Zuratheziehung, wenn nicht das Schiff sofort freigegeben wird, einen Advokaten; versteht er die Landessprache nicht, auch einen Uebersetzer; seinen Rheder muß er sofort von dem Vorgefallenen in Kenntniß setzen; mit Hülfe seiner Rathgeber hat er sich dann von der ganzen Sachlage möglichst zu unterrichten; sind Schiffe seiner Nation im Hafen, bei denen das Verfahren schon beendet, oder doch dem Abschlusse nahe ist, so empfiehlt es sich seinen Fall mit denen der Landsleute zu vergleichen und mit diesen zu besprechen. — Verklarung und Vertheidigungsschriften muß er sich erst im Entwurfe vorlegen lassen, denn oft schleichen sich Fehler ein, oder werden wichtige Umstände ausgelassen; namentlich wo es sich um Schiffsausdrücke und deren richtigen Gebrauch handelt, zeigt sich häufig eine große Unkunde bei den Verfassern dergleicher Schriften.

Die Unkosten der Untersuchung in Aufbringungsfällen trägt nur dann der Kaptor, wenn Schiff und Ladung freigesprochen wird, und es sich herausstellt, daß Schiffer, Rheder und Ladungsinteressenten in keiner Weise die Aufbringung verschuldet hatten. Diese Fälle kommen aber nur höchst selten vor; in allen anderen Fällen werden die Unkosten von Schiff und Ladung getragen; wird Schiff und Ladung, oder eins von Beiden also condemnirt, so kommen dem Kaptor die Kosten in sofern zur Last, wie sie den Rein-Ertrag der Prise übersteigen. Vergl. Kaltenborn II. Th. S. 469 ff.

Wird Schiff und Ladung freigegeben, sei es in Folge von Reklame, Waffenstillstand oder Friedensschluß, und das Schiff setzt die Reise mit der Ladung zum Bestimmungsplatze fort, so werden die Unkosten der Auf-

bringung, des Aufenthalts im Hafen, und der Reklame als Havarie grosse von Ladung, Schiff und Fracht getragen. In der Regel gehört zu solchen Unkosten auch das Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft; s. d. Artikel. Wird dagegen nur ein Theil freigegeben, so tritt mit der Trennung von Schiff und Ladung im Aufbringungshafen dort schon die Nothwendigkeit ein, die aufgelaufenen Unkosten zu vertheilen. — Wird die Ladung condemnirt, das Schiff aber freigegeben, so pflegt die Fracht dem Schiffer vom Prisengericht zuerkannt zu werden; aber nur dann, wenn der Schiffer nichts von dem feindlichen Charakter der Ladung wußte. Pöhls §. 437. (III. Thl. S. 596.)

Das Verhältniß von Schiff und Ladung zu den Versicherern betreffend, so gehört die Aufbringung mit zu den Gefahren, welche der Versicherer, wenn er sich nicht durch eine besondere Clausel (s. Arrest) davon ausdrücklich befreit, zu tragen hat. Ist die Versicherung mit der Clausel „frei von Kriegsmolest" geschlossen, so läuft dieselbe mit dem Augenblick der Einbringung des Schiffes ab. Lautet die Clausel jedoch „bloß für Seegefahr", so dauert der Risiko der Versicherer bis zum Ende der versicherten Fahrt oder bis zur Condemnation des versicherten Gegenstandes. Bremer Bed. 1854. §. 22. 23. Clausel; Kriegsmolest; sie sind aber frei von Unkosten der Anhaltung und Reklame, von Abfindungen, Beraubung und sonstigen mittelbaren Folgen feindseliger Behandlung. Aehnl. im Hamb. Allgem. Plan von 1853. §. 39. 40. Vergl. übrigens den Artikel Arrest.

Aufenthalt im Nothhafen. Mußte ein beladenes Schiff vor Erreichung des Bestimmungsplatzes in einen Hafen einlaufen und ist die Ursache des Einlaufens eine solche, die Anspruch auf Havarie grosse begründet, so sind auch die Unkosten des Aufenthalts in Havarie grosse aufzunehmen. Lief also ein Schiff in den Hafen wegen Krankheit der Mannschaft (s. d. Art.), oder um Verluste durch Sterbefall zu ergänzen, so sind die Unkosten des Einlaufens und Aufenthaltes zu Lasten des Schiffes; ebenfalls wenn das Einlaufen geschah, um verdorbenen oder verzehrten Proviant zu ersetzen, weil der Schiffer verpflichtet ist, die nöthige Mannschaft und den dafür erforderlichen Proviant an Bord zu haben. — Geschah das Einlaufen wegen eines die Ladung allein betreffenden Schadens und um einer Vergrößerung dieses Schadens vorzubeugen, wie z. B. bei einer Erhitzung von Getreide, so muß die Ladung die Unkosten allein tragen, denn hier fehlt ein Haupterforderniß der Havarie grosse: Aufopferung zum gemeinschaftlichen Besten. Wo aber keine Havarie grosse stattfindet, wird auch das Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft während der Dauer des Aufenthalts nicht

3*

vergütet. — Unkosten während des Aufenthalts rc., welche in Havarie grosse-Fällen zur Vergütung kommen, sind: Hafen- und Kajegeld, Löschen der Ladung und ans Land und ins Packhaus bringen derselben; Lagermiethe der Ladung mit Nebenunkosten, als: Feuerassekuranz rc.; an Bord bringen der Ladung; Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft (s. d. Art.); Unkosten oder Anschaffung des Geldes zur Bestreitung der obigen Ausgaben, mit Ausnahme des Monatsgeldes, welches erst nach Beendigung der Reise fällig ist; doch ist die Vertheilungsweise sehr abweichend, denn während in Bremen, Hamburg, Preußen, Holland, Schweden, Dänemark und Nordamerika die oben genannten Unkosten sämmtlich als Havarie grosse berechnet werden, wird in England die Lagermiethe der Ladung allein, das an Bord bringen der Fracht allein, das Kost- und Monatsgeld aber den Rhedern allein belastet. — In Frankreich, Belgien, Spanien, Venedig, Triest, kommt Kost- und Monatsgeld nur dann zur Vergütung, wenn das Schiff wegen absichtlich demselben zugefügter Schäden einlaufen mußte, und wenn zugleich die Befrachtung des Schiffes monatweise geschlossen war. Die Unkosten der Entlöschung und Beladung, wenn die Ladung wegen Reparatur des Schiffes herausgenommen werden mußte, kommen der Ladung allein zur Last. Lichterkosten kommen nur dann in Havarie grosse wenn sie aufgewandt werden um das Schiff so weit zu erleichtern, daß es in den Nothhafen einlaufen kann.

Zu den Schäden deren Ersetzung mitunter mit Unrecht in Havarie grosse beansprucht wird, gehören:

Innerer Verderb an Waaren während des Aufenthalts im Nothhafen.

Schaden, den das Schiff beim Einlaufen durch Stoßen auf Grund oder am Hafendamme erleidet.

Alles dieses ist keine nothwendige Folge einer freiwilligen Handlung und gehört somit nicht zur Havarie grosse.

Der Verlust an Zinsen vom Werth des Schiffes.

Die Assekuranzprämie für ein auf einen gewissen Zeitraum versichertes Schiff.

Diese beiden Forderungen haben einigen Schein der Rechtmäßigkeit. Denn da ein Grundprinzip der Havarie grosse die freiwillige, thätige Aufopferung eines Theils zur Rettung des Ganzen, mit allen nothwendigen Folgen einer solchen Handlung, z. B. Kappen des Mastes, Einlaufen in einen Nothhafen u. s. w. ist, so könnte man behaupten, bei obigen Forderungen treffe alles dieses zu. Aber es findet sich bei näherer Betrachtung, daß auch die Zinsen der Ladung für die Zeit des Aufenthalts

im Nothhafen verloren gehen, und so kann also von der Aufopferung eines Theils keine Rede sein. Was aber die Assekuranzprämie betrifft, so ist die Vergrößerung derselben während des Aufenthalts eines Schiffes im Nothhafen ein Schaden, der aus einem Vertrage entspringt, womit erstlich die Ladung gar nichts zu schaffen hat und der zweitens ganz unabhängig von der Havarie grosse ist.

Was nun endlich das Verhältniß zwischen den Betheiligten von Schiff und Ladung und den Versicherern betrifft, so ersetzen letztere den zu leistenden Beitrag zur Havarie grosse, wenn derselbe die gesetzmäßig bedungenen Prozente erreicht (s. Hav. grosse). Ausnahmsweise wird in England und Nordamerika jede auch noch so kleine Havarie grosse ersetzt. Die auf Ladung und Fracht gebrachten Unkosten werden als Unterabtheilung der Havarie grosse betrachtet.

Alles Obige bezieht sich jedoch nur auf den Fall, wo das Schiff später den Bestimmungsplatz erreicht; endigt die Reise im Nothhafen, so trägt jeder Theil die für ihn verwendeten Unkosten; nur solche Unkosten, die gemeinschaftlicher Natur sind, als Lootsgeld und sonstige Ausgaben bis zur Trennung von Schiff und Ladung werden nach Verhältniß vertheilt, wie es Gesetz und Usanz des Orts der Trennung mit sich bringt, wenn dort zugleich die Aufmachung geschieht.

Aufenthalt durch höhere Macht. S. Arrest, Embargo.

Aufmachen, die Havarie; to adjust the average.

Aufopferung; engl. sacrifice, franz. sacrifice, span. sacrificio. Eines der Haupterfordernisse zur Havarie grosse ist die freiwillige, thätige Aufopferung eines Theils zur Rettung des Ganzen aus einer drohenden oder bereits eingetretenen Gefahr. — Die am häufigsten vorkommenden Handlungen, welche als Aufopferungen im obigen Sinne gelten, sind:

Seewurf, von Ladung oder Schiffsgeräth zur Erleichterung des Schiffes; Kappen von Masten oder Segeln; Loswerfen oder Kappen der Schoten und dadurch beabsichtigter Verlust von Segeln; Lichten des Schiffes bei Strandungsfällen; Kappen und Slippen von Ankern, Tauen oder Ketten; Einlaufen zur Reparatnr in Nothhäfen; Ranzion an Seeräuber und Reklamen bei Aufbringung mit allen nothwendigen Folgen solcher Handlungen. — Wird bei einer der obigen Handlungen ein Theil einem Verlust oder einer Beschädigung ausgesetzt, und geht derselbe verloren oder wurde er beschädigt, so wird auch dies als ein Opfer betrachtet. Wenn z. B. des Werfens wegen, Güter die wegen großer spezifischer Leichtigkeit und großen Werths zum Werfen nicht geeignet sind, auf das Deck gelegt werden, damit man zu den schweren Gütern

gelangen könne, und diese aufs Deck gelegten Güter über Bord schlagen, so wird ein solcher Schaden in Havarie grosse vergütet; denn der Eigenthümer dieser verlorenen Güter würde sonst durch die Rettung anderer Güter einen Schaden erleiden, wofür er keinen Ersatz hätte. Daß er vielleicht oder wahrscheinlich versichert ist, kommt in dem gegenseitigen Verhältniß zwischen Schiffer und Ladungsinteressenten nicht in Betracht; denn die Lehre von der Havarie grosse ist ein für sich bestehendes Ganze, und jede Havarie grosse wird ohne Rücksicht auf die etwa geschlossene Assekuranz regulirt. — Dasselbe Prinzip kommt auch in Anwendung, wenn ein Schiffer, um nicht zu stranden, in offener See oder doch an ungewöhnlicher Stelle Anker wirft und dieser durch Brechen der Kette oder des Taues verloren geht. Auch wenn der Anker bei einer solchen Gelegenheit, oder überhaupt, wenn das Schiff auf einem Platze liegt, wo längeres Verweilen gefährlich werden kann, nicht herauszubringen ist, und deshalb gekappt werden muß. — Es würde aber zu weit führen, wenn man unbedingt jeden Verlust eines nicht zu lichtenden Ankers in Havarie grosse bringen wollte; denn sehr häufig ereignet sich ein solcher Verlust auf ganz sichern, vielbenutzten Ankerplätzen, wo im Grunde liegende Gegenstände den Anker festhalten; oder bei der Abfahrt aus ungesunden Häfen, wo die Mannschaft durch längeren Aufenthalt entkräftet wurde. — Eine Regel, die bei Verlust von Schiffsgeräth ziemlich ausreichend sein dürfte ist folgende:

Schiffsgeräth, welches an seinem gehörigen Ort befestigt war, und über Bord geworfen wurde, um das Schiff zu erleichtern oder das Umschlagen desselben zu verhüten, wird in Havarie grosse ersetzt; ebenfalls wird es so ersetzt, wenn es durch ungewöhnlichen Gebrauch Schaden erlitt oder verloren ging.

Es leuchtet aber ein, daß derjenige, von dessen Entscheidung es abhängt, ob der Gebrauch ein ungewöhnlicher war, eine richtige Anschauung vom Schiffswesen haben muß. Wenn z. B. Ankertaue vergütet wurden, die ausnahmsweise bei großem Sturm, aber am gewöhnlichen Liegeplatz, zur besseren Befestigung des Schiffes benutzt wurden, so kann man dies nicht für richtig ansehen, denn der Schiffer that nur seine Schuldigkeit alle vorhandenen Mittel zu benutzen. Oder wenn ein Mast gekappt, und am Nothmaste statt des Marssegels ein Reserve-Bramsegel, und statt des Untersegels ein Marssegel, ohne dieselbe durch Schneiden zu verändern, gebraucht wurde, so ist dies kein ungewöhnlicher Gebrauch im obigen Sinne.

Schaden durch Prangen wird in Hamburg, Preußen und einigen anderen Staaten zur Havarie grosse gerechnet, also einer freiwilligen Aufopferung gleich geachtet. S. unter Prangen.

Eben so wird in manchen Ländern der Schaden, der durch freiwilliges Auf-Strandsetzen entstehet, als Havarie grosse betrachtet. Dabei stützt man sich in wenigen Staaten, z. B. Preußen und Holland, auf die Landesgesetze; in andern auf ältere Seerechte, wie das Rhodische, und das Consolato del Mare; so wie auf die Ansichten von Rechtslehrern und Schriftstellern wie Magens, Pothier, Casaregis, Valin u. a. m. Von neuern Schriftstellern, welche auf diese Seite treten, sind Pöhls, Phillips, Beneke — Nolte zu nennen. Die Gründe, welche dafür beigebracht werden, sind in der Kürze folgende: der allgemeine Gebrauch; die freiwillige Entschließung, mit der Absicht den größeren Theil durch Aufopferung eines kleineren zu retten; (Pöhls) ähnlich Phillips, der sich auf Entscheidungen amerikanischer Gerichte stützt, die jedoch nicht unbedingt jede freiwillige Strandung als Havarie grosse gelten lassen; es muß vielmehr aus den Thatsachen klar hervorgehen, daß der Capitain in der Lage war, den mindest gefährlichen Ort eines Strandes auszusuchen. Dabei soll es nach der Entscheidung des Richters Story (II. Thl. 111.) gleichgültig sein, ob nach der Strandung das Schiff abgebracht wird oder nicht. In den Entscheidungsgründen sagt Story aber, daß die Rechtslehrer Europas nicht ganz einerlei Meinung seien, und auch die amerikanische Rechtskunde widersprechende Urtheile aufweise. Die gewichtigsten Einreden sucht er durch folgende Auseinandersetzung zu widerlegen: „Die Absicht sei nicht auf Zerstörung des Schiffes, sondern darauf gerichtet, dasselbe so wie die Ladung, wo möglich, in mindere Gefahr zu bringen. Die Handlung sei gefährlich für Schiff und Ladung, aber sie werde vorgenommen, um einer größern Gefahr zu entrinnen. Sie werde zur allgemeinen Sicherheit vorgenommen, und gelänge dadurch die Rettung der Ladung, so sei es schwer zu begreifen, weshalb das ganze Opfer vom Rheder getragen werden solle, bloß weil unglücklicherweise der Schaden die Absicht oder Erwartung der Betheiligten überstiegen habe, wenn doch die Rettung der Ladung gelungen sei. Wenn beim Kappen Eines Mastes ein anderer unerwartet und gegen die Absicht der Kappenden über Bord falle, so gehöre ein solcher Verlust doch ohne allen Zweifel in Havarie grosse. Wenn beim Oeffnen der Luken des Seewurfs wegen, Güter zufällig Schaden erlitten, so sei dieser eben so unzweifelhaft in Havarie grosse zu ersetzen.“

Die Gründe, die gegen die Zulässigkeit der freiwilligen Strandung als Havarie grosse beigebracht werden, finden sich nur in Stevens Essay on Average, S. 34 der 5. Ausgabe. Man beabsichtige dabei nicht die allgemeine Sicherheit der ganzen Unternehmung, sondern nur die Sicherheit

der Ladung. Er giebt dabei zu, daß alle Autoritäten ihm entgegenstehen. — In den Bedingungen der Bremer Assekuranz-Compagnien von 1836 ist Auf-Strandsetzen aus dem Grunde von der Havarie grosse ausgeschlossen, weil der Schiffer nur seine Pflicht erfülle, wenn er das Schiff auf den Strand setzt, um nicht zu sinken. —

Aus dieser Zusammenstellung ergiebt sich also, daß eine große Mehrheit die freiwillige Strandung als Havarie grosse gelten läßt. Aber in rein wissenschaftlichen Fragen. können Majoritäten nicht endgültig entscheiden, und es kommt allein darauf an, ob die vorgebrachten Gründe stichhaltig sind. Das scheinen sie aber nicht zu sein. Legt man Nachdruck auf den allgemeinen Gebrauch, so würde auch die sehr gebräuchliche Zulassung des Prangens gerechtfertigt sein. Der freiwillige Entschluß, den kleineren Theil zur Rettung des größeren zu opfern, würde nur in den Fällen zur Geltung kommen können, wo wirklich der Werth des Schiffes geringer ist, als derjenige der Ladung, was begreiflicherweise nicht immer der Fall ist; ein Prinzip läßt sich also dadurch nicht feststellen. — Aber einige noch nicht genügend hervorgehobene Punkte dürften die sein, daß eben die Strandung eine der Hauptgefahren der Schifffahrt ist, welche zu vermeiden Alles aufgeboten werden muß; daß also von einer Aufopferung zum allgemeinen Besten nicht die Rede sein kann, wenn der Schiffer absichtlich eine solche Gefahr aufsucht; daß ferner in allen Fällen einer sogenannten freiwilligen Strandung wohl das Bestreben das Leben der Mannschaft zu retten ein Hauptmotiv ist; daß es sich gewiß nur in höchst seltenen Fällen nachweisen läßt, der Schiffer sei in der Lage gewesen, einen vortheilhaften Platz auszusuchen; theils läßt dies in solchem Nothzustande die Richtung und Stärke des Windes, und die Beschaffenheit der Takelage, theils die mangelhafte Kenntniß der Oertlichkeit nicht zu; daß es endlich für einen nicht versicherten gewissenlosen Schiffer eine zu große Verlockung ist, wenn er weiß, die Ladung müsse ihm den Verlust des Schiffes ersetzen. Die Gesetzgebung sollte aber dahin streben, nie Anlaß zu solcher Verführung zu geben. Denn es kommt dabei ja Alles auf die Aussage der Schiffsmannschaft an, ohne daß es möglich ist, wie es doch bei fast allen Aufopferungen, als Seewurf, Kappen der Masten ꝛc. geschehen kann, von deren Glaubwürdigkeit durch Besichtigungen, Vergleichungen von Dokumenten ꝛc. sich zu überzeugen.

Uebrigens ist noch zu erwähnen, daß einige der angesehensten älteren Schriftsteller, unter anderen Quintin Weitsen und Adrian Verwer bei der sehr umfassenden Aufzählung des zur Havarie grosse Gehörenden der freiwilligen Strandung gar nicht erwähnen. Auch stellen sie den

Grundsatz auf, daß eine Contribution nur dann stattfinde, wenn das Schiff durch das gebrachte Opfer gerettet wird und ankommt. Emérigon, der die freiwillige Strandung als Havarie grosse betrachtet, wobei er sich freilich nur auf Autoritäten beruft, ohne selbst mit sonst gewohnter Gründlichkeit zu prüfen, will von einer Havarie grosse, wenn das Schiff verloren ging, die Ladung jedoch gerettet wurde, nichts wissen. Dann heiße es sauve qui peut (I. c. 12. sect. 41).

Ausbesserungskosten; engl. costs of repair; franz. depenses du radoub; span. gastos del reparo. Für diejenigen, welche auf ein versichertes Schiff verwendet werden, kommt der Versicherer nur dann auf, wenn diese Kosten zur Havarie grosse oder zur Havarie particulaire, oder zu Beiden gehören. (S. d. Art.)

In der Regel kann angenommen werden, daß von den Ausbesserungskosten ein Drittel für den Unterschied zwischen neu für alt gekürzt wird.

Ausnahmen finden statt bei:

Ankern; es wird nur dann von den neu angeschafften gekürzt, wenn sie erweislich schwerer oder besser als die verlornen sind. Vom hölzernen Stock ein Drittel.

Ankerketten; Abzug in Bremen und Hamburg $^1/_6$; Frankreich (Polize von Paris) 15 pCt.; Nordamerika $^1/_3$.

Wenn das Schiff ganz neu und auf seiner ersten Reise begriffen ist, findet in England kein Abzug statt. Ueber den Punkt, was unter der ersten Reise eines Schiffes zu verstehen, sind die Meinungen abweichend; zum Theil rührt dies von dem Unterschied her, der zwischen Voyage und Passage besteht. Das erste Wort kann eine Reise von A nach B, aber auch eine Reise von A nach B und zurück nach A bezeichnen. Das zweite wird nur gebraucht in dem Sinne wie: Ueberfahrt. Abmachungen von Schäden sind nach der einen, wie nach der anderen Auslegung gemacht; eine Entscheidung der Kingsbench war dem Versicherten günstig, indem es die Heimfahrt mit zur ersten Reise zählte.

Wenn das Schiff noch kein Jahr alt ist, findet in Bremen kein Abzug an Reparaturkosten des Rumpfes statt.

Es haben wohl abweichende Ansichten stattgefunden von welchem Tage das Alter eines Schiffes gerechnet werden müsse, doch scheint wohl das Richtige zu sein, wenn man den Tag des Ablaufens annimmt; an diesem Tage kommt das Schiff in sein eigentliches Element für welches es gebaut wurde.

Wenn das Schiff ganz neu ist und die erste Reise macht, findet nach dem §. 102 des Hamburger Plans kein Abzug statt. Auch nicht,

wenn zwar das Schiff nicht seine erste Reise macht, aber doch einzelne Theile des Rumpfes oder des Inventars erwiesen ganz neu die erste Reise machen. Jedoch soll die Reise von dem in der Nähe des Abgangshafens gelegenen Erbauungsplatze nicht mitgerechnet werden.

Schaden an der Kupferhaut wird in Nordamerika im ersten Jahre zum Vollen vergütet; nachher mit 1/3 Abzug.

In England wird, bei Aufmachungen auf Lloyds, das Gewicht des abgenommenen alten Kupfers oder Metalls zum Preise des neu angeschafften ausgeworfen; hinzugefügt wird 2/3 des Betrags der zur neuen Haut gebrauchten Nägel; ferner wird hinzugefügt die Ausgabe für Säcke, Fuhrlohn rc. und vom Ganzen wird der Ertrag des alten Kupfers abgezogen; was übrig bleibt, wird von den Versicherern vergütet. Die Kosten der Umlegung werden dann mit 1/3 Abzug, die Dockunkosten und Transport zum Dock zum Vollen vergütet. — Diese Methode hat das Gute für sich, daß sie den wirklichen Verschleiß des Kupfers zu Lasten der Rheder bringt; auch treibt sie zu einer großen Sorgfalt bei der Abnahme des alten Kupfers an. Dagegen kann sie in solchen Fällen, wo durch Stoßen auf Klippen ein Theil des Kupfers verloren ging, nicht richtig sein.

In Hamburg ist im Allgem. Plan von 1853 nichts über den bei einer Kupferhaut zu berechnenden Abzug festgestellt.

In Bremen findet nach den Bedingungen von 1854 von Schaden an der Kupfer- oder Metallhaut auf der ersten Reise nach Umlegung derselben kein Abzug statt; auf ferneren Reisen bis zum Ablauf des ersten Jahres nach Umlegung 1/5 Abzug; im zweiten Jahr 2/5, im dritten 3/5, im vierten 4/5 und nach Ablauf des vierten Jahres kommt eine Kupfer- oder Metallhaut gar nicht zur Vergütung. Die Zeit gilt vom Tage der beendigten Umlegung bis zu dem der Wiederabnahme und der Abzug versteht sich von dem Kostenbetrage der neuen Haut mit Zuziehung der Umlegungskosten, nachdem der Werth des alten Kupfers rc. vorab davon gekürzt worden. Auch ist dabei der Unterschied im Gewicht zwischen der alten und der neuen Haut in Anschlag zu bringen.

Hier tritt also das von Einigen empfohlene Verfahren ein, bei allen Reparaturen den Werth des Materials vorab von der Rechnung zu kürzen, und vom Reste erst den Abzug für Verbesserung zu machen. Denn so weit der Gegenstand gleichsam sich selbst reparire, habe ohnehin der Versicherte keinen Anspruch; der Verlust sei strenge genommen nur das darüber hinausgehende, und deshalb müsse der Abzug des Drittels auch erst von dem Reste eintreten. — Darnach würde das alte Material als Eigenthum des Versicherten anzusehen sein. Diese Ansicht ist jedoch

nicht durchzuführen; sollte sie richtig sein, so müßte nothwendigerweise bei ganz neuen Schiffen, wo der Versicherer den vollen Schaden, oder ⅔ ersetzt, das alte Material dem Versicherten gehören.

Ausladen; engl. to discharge, unload; siehe: lossen (löschen).

Ausrüsten; engl. to fit out; franz. armer; span. armar. In Beziehung auf Schiffe verstehet man unter Ausrüsten das Fertigmachen zu einer Seereise. Zur Ausrüstung (outfit) eines Schiffes gehört alles, was daran verwandt wird, um es zu der vorhabenden Reise in Stand zu setzen, so weit es nicht als Ausbesserung des Schiffes anzusehen ist. Es gehört demnach zur Ausrüstung eines Schiffes, der Vorrath an Wasser, Proviant und Brennmaterial; das Handgeld der Mannschaft. Reservegut dagegen, als Segel, Tauwerk und Spieren ist als ein Theil des Schiffes selbst anzusehen. Uebrigens kann eine strenge Unterscheidung nur da wichtig sein, wo auf das Casko eines Schiffes und auf die Ausrüstung desselben verschiedene Versicherungen gemacht wurden, was in der Praxis äußerst selten vorkommen wird. — Bei Reisen nach Grönland und insbesondere nach der Südsee auf den Wallfischfang wird in der Regel die Ausrüstung, wozu dann auch die Fischereigeräthschaften, als Fässer, Harpunen, Leinen, Kentergienen u. s. w., gerechnet werden, unter der technischen Bezeichnung: „Fleeth", für sich abgetheilt versichert, mit der Bedingung, daß der gemachte Fang (der „Segen") je nach der Größe desselben für die auf Ausrüstung versicherte Summe eintritt, oder mit andern Worten, daß die Versicherung der Ausrüstung auf den Segen übergeht. (s. Fleeth; Segen.)

Auswanderer; engl. emigrant. s. Passagiere.

Auszug; engl. abstract; franz extrait; span. extracto; wird in Beziehung auf Havarien das Schriftstück genannt, welches die Hauptmomente einer Dispache enthält, und in der Regel die Erleichterung der Abrechnung mit den Versicherern bezweckt. Ein Auszug einer Havarie grosse muß enthalten, außer dem Namen des betreffenden Schiffes und Capitains, die Summen-Angabe der Havarie grosse, des beitragenden Werths (von Ladung, Schiff und Fracht), den Namen des Beitragenden, die Bezeichnung der Güter, für welche der Beitrag geleistet wurde, deren Werth, und endlich die Summe des Beitrags. — Dies Alles kann der Auszug selbstverständlich nur dann enthalten, wenn die Dispache alle diese Angaben enthält. In nordamerikanischen Dispachen z. B. wird fast nie eine Bezeichnung der beitragenden Güter nach Märk und Gattung gegeben. An manchen Plätzen giebt es zu solchen Auszügen gedruckte Formulare, welche der Dispacheur ausfüllt und durch seine Unterschrift beglaubigt. — Bei einer Partikulair-Havarie richten sich

die Erfordernisse eines Auszugs nach der Beschaffenheit der Versicherung und den Clauseln derselben, und eine erschöpfende Angabe würde demnach zu weit führen. Im Allgemeinen muß deutlich daraus die Entschädigungs-Verpflichtung des Versicherers hervorgehen; wo z. B. der Schaden gewisse Prozente erreichen muß, oder wo gewisse Prozente abgezogen werden, ist dies anzugeben.

Nach §. 134 des Hamburger Plans sind Dispachen-Extrakte nur mit besonderer Genehmigung des Versicherers hinreichend; sonst sind die Dispachen im Original oder in vidimirter Copie vorzulegen. — (In der Praxis genügt jedoch in der Regel ein Auszug.)

Avarie, s. Havarie.

Avisiren, einen Wechsel, to advise a bill, demjenigen, der die Wechselzahlung leisten soll, Anzeige davon zu machen. Zieht z. B. ein Capitain auf seinen Rheder, so muß er dafür sorgen, daß die Anzeige mindestens mit dem Wechsel zugleich im Wohnort des Rheders eintreffe.

Azoren; engl. the western Islands. Die größte derselben San Miguel (St. Michael) mit der Hauptstadt Punta del Gado mit schönem Hafen. Rechnet wie Lissabon (Portugal).

Bahia; Hafenkosten und Ankergeld oder Tonnengeld, s. Rio de Janeiro. Brasil. Messung: 5 engl. Tons = 7 brasilianische. Leuchtfeuergeld 6 $ 720 pr. Schiff.

Ballast; engl. ballast; franz. lest; span. lastre. Bei Versicherungen von Schiffen sind Reisen in Ballast anzugeben; unterbleibt die Anzeige, so bezahlt der Versicherte im Fall von Schaden oder Totalverlust nur die Hälfte. Bremer Bed. 1854. (S. Anzeigen.) Der Grund dieser Verordnung liegt darin, daß bei etwa vorkommender Havarie grosse der ganze Belauf derselben auf das Schiff fällt.

Das Löschen von Ballast im Nothhafen gehört, wenn außerdem Ladung im Schiffe war, zur Havarie grosse. Bei Schiffen, die nur mit Ballast beladen sind, und diesen Behufs der Reparatur im Nothhafen herausnehmen müssen, gehören die Unkosten des Lossens zu den Nebenunkosten der Reparatur, und solche Nebenunkosten werden in Partikulair-Havarie meistens mit ⅓ Abzug vergütet. Die Unkosten des wieder an Bord Nehmens gehören unter dieselbe Rubrik; geschieht aber die Zimmerung im Heimaths- oder im Bestimmungshafen, so gehören diese Kosten in der Regel nicht zur Havarie. Eine Ausnahme dürfte wohl bei festem Eisenballast, wenn er separat mit versichert ist, einzuräumen sein.

Baltimore.

Rechnungsart: Dollars à 100 Cent. Gewicht: Englisches..

Eink. Lootsgeld 5 $, ausgehend 4 $. Tonnengeld wird nicht erhoben.

Zimmermannstaglohn $2\frac{1}{2}$ \$, Kalfatern 2 \$, Arbeiter $1\frac{1}{4}$ \$.
Commission für Auszahlung 5 pCt.
Protest und Verklarung 30 \$ — $17\frac{1}{2}$ \$.
Kajegeld 1 \$ pr. Tag.
Helgenkosten, Aufholen 18 c. pr. Ton. Liegegeld 10 c. pr. Tag pr. Ton.
Dockgeld beim Kupfern eines Schiffes von ca. 1000 Platten, $5\frac{1}{2}$ Tag 100 \$.

Baratterie; engl. barratry; franz. baratterie; span. baratería. Baratterie ist jede Art von Betrug oder Schurkerei des Capitains, wodurch Rheder oder Befrachter benachtheiligt werden.

Mitunter wird der Begriff der Baratterie jedoch weiter ausgedehnt, und auch Versehen und Nachlässigkeit des Capitains und seiner Mannschaft darin eingeschlossen.

Diese Vermengung der Begriffe scheint ihre Ursache in dem größeren oder geringeren Umfange der von den verschiedenen Versicherungsanstalten übernommenen Gefahr zu haben. Denn während manche ausdrücklich und ohne Beschränkung für Baratterie haften, übergehen andere diesen Punkt mit Stillschweigen; oder gebrauchen statt der technischen Bezeichnung eine Umschreibung; die Polize von London übernimmt z. B. Baratterie des Schiffers und der Schiffsmannschaft, die Polize von Amsterdam, bei Casko-Versicherungen, nur Nachlässigkeit und Versehen des Schiffers und der Mannschaft, und Schelmerei der letzteren. Die unten folgenden Auszüge werden auch den Gebrauch anderer Länder darstellen. Hier nur noch einige allgemeine Bemerkungen.

Zunächst kommt in Betracht, ob der Rheder bei einer Baratterie der leidende Theil ist, oder der Ladungs-Interessent. Bei ersterem ist die Entschädigungspflicht der Versicherer enger zu begrenzen als bei Letzterem, der in der Regel keinerlei Einfluß auf die Wahl des Capitains ausüben kann. Hat nun der Rheder bei der Anstellung des Capitains die übliche Vorsicht gebraucht, und er verliert das demselben anvertraute Schiff durch eine betrügerische Handlungsweise des Capitains, so ist der Verlust von dem Versicherer zu ersetzen falls dieser für Baratterie aufkommt. Hat dagegen der Rheder dem Capitain Waaren anvertraut und diese gehen durch Spitzbüberei des Letzteren verloren, so steht es mit dem Anspruche an die Versicherer schon anders. Der Capitain tritt alsdann aus seinem eigentlichen Berufe heraus, aus welchem unter gewöhnlichen Umständen die Pflichten und Rechte zwischen ihm, dem Rheder und den Versicherern sich ergeben; er wird spezieller Agent des Rheders, und dieser kann für Verluste durch Verschulden eines Agenten sich an keinen Dritten halten. Wo er sein Vertrauen gab, da muß er es suchen.

Ladungs-Interessenten, vorausgesetzt, daß der Capitain nicht in einem ähnlichen Verhältnisse wie dem so eben angegebenen stehet, halten sich wegen Schaden, der durch Baratterie des Capitains verursacht wurde, an ihren Versicherer.

Der Entschädigungs-Anspruch, den Befrachter eines Schiffes in Fällen von Baratterie an ihren Versicherer haben, wird nach dem Verhältniß zu beurtheilen sein, in welchem sie zu dem Capitain stehen.

Die Gesetze und Bedingungen der verschiedenen Versicherungsgesellschaften weichen jedoch über diesen Punkt sehr von einander ab.

Die Bremer Bedingungen von 1854 enthalten über diesen Gegenstand nichts; da sie aber zufolge des §. 1 alle Gefahren übernehmen, denen der versicherte Gegenstand auf der versicherten Reise ausgesetzt ist, und spezielle Ausnahmen in Betreff von Baratterie nicht namhaft gemacht sind, denn der §. 58, welcher den Versicherer von Schaden freispricht, der durch eigenes Verschulden des Versicherten, dessen Commissionairs oder Cargadeurs entstand, kann hier nicht zur Anwendung kommen, so dürfte in vorkommenden Fällen nach obigen Regeln zu verfahren sein.

Die Hamburger Polize auf Casko haftet unter anderen Gefahren auch für „Versehen und Muthwillen des Schiffers und seiner Leute" und Verlust durch alle anderen sonst „bedachte oder unbedachte Fälle". — Die Polize auf Güter für „Versehen, Versäumniß und Muthwillen des Schiffers oder seines Schiffsvolks". Alles in Gemäßheit des Allgemeinen Plans, der die einschlagenden Bestimmungen aus der Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 aufgenommen hat. Den Versicherern wird übrigens der Regreß an den Schiffer und die Schiffsmannschaft vorbehalten.

Die schwedische Assekuranz-Ordnung läßt den Versicherer für allen Schaden an Schiff und Gut haften, der aus Versehen, Nachlässigkeit und Muthwillen des Schiffers oder seiner Leute entsteht.

In Preußen ebenso.

In Dänemark übernimmt die Kopenhagener Polize auf Güter auch die Schelmerei und Unachtsamkeit des Schiffers und Schiffsvolks; die Polize auf Schiffe jedoch nur die Unachtsamkeit des Schiffers und des Schiffsvolks, schließt aber Schelmerei des Schiffers aus.

Aehnlich lautet die Polize von Amsterdam.

Die Polize von Antwerpen haftet laut §. 1 für Baratterie; jedoch nach §. 2 nicht für Schäden und Verluste, welche durch Unterschleif des Capitains in Betreff der Rheder, Schiffseigenthümer, oder deren Bevollmächtigte entsteht, wenn der Capitain von diesen gewählt

worden ist, und dieser Unterschleif den Anschein des Betrugs oder der Schwindelei trägt.

Die Polizen der Hauptplätze in Frankreich übernehmen die Gefahr der Baratterie, schließen aber Baratterie des Capitains gegen den Rheder aus.

In Triest haftet der Versicherer nur dann für Baratterie, wenn der Verlust die versicherten Waaren betrifft.

Die Lissaboner Polizen sagen nichts darüber; nach dem portugiesischen Handelsgesetzbuch sind die Versicherer frei von Schaden durch Baratterie.

In England gehört Baratterie zu den vom Versicherer übernommenen Gefahren. Aber was versteht man in England unter Baratterie? Die bündigste Antwort, die ohne ausführliche Erzählung der verschiedenen Rechtsfälle möglich ist, giebt Pöhls, als das Resultat derselben: „Unter Baratterie versteht man hier Spitzbüberei, Betrug und Hinterlist des Schiffers, wodurch die Schiffseigenthümer in Schaden gesetzt werden. (Das ist also der Begriff in seiner ganzen Strenge; da aber in England der Versicherer nicht für Versehen des Versicherten und seiner Bevollmächtigten, als welcher der Schiffer anzusehen ist, aufkommt, gleichwohl aber dies Prinzip in der Praxis nicht immer durchzuführen gewesen ist, so finden wir eine Menge Fälle als Baratterie gerichtlich bezeichnet, die im Grunde einem Versehen so ähnlich sind, wie ein Ei dem andern; hören wir weiter:) „Baratterie ist es, wenn der Schiffer die Zollgesetze zu umgehen sucht; wenn er zum Anker geht, um in eigenen Geschäften ans Land zu gehen; wenn er nach Prisen jagt; wenn er, um eine Ladung billiger einzukaufen, sein Schiff einer Gefahr, durch Feinde genommen zu werden, aussetzt; wenn er nach einem feindlichen Hafen segelt; wenn er schmuggelt; wenn er, der Ordre des Lootsen entgegen, einen guten Wind verliegt, und mit einem schlechten Winde segelt; wenn er mit dem Schiffe durchgeht; wenn er ein Embargo bricht. Es gehört aber wesentlich zum Begriff der Baratterie, daß die Handlung, die es sein soll, ein Unrecht gegen den Schiffseigner enthalte, und daß sie ohne dessen Willen begangen war. Daher kann der Rheder, so wie der Schiffer der Eigner des Schiffes ist, gegen sich selbst keine Baratterie begehen.“ — Was ferner das Verhältniß betrifft, wenn der Eigenthümer des Schiffes sein Eigenthumsrecht zeitweilig überträgt, so kommt bei Entscheidung der Frage, wen eine begangene Baratterie trifft, Folgendes in Betracht: Um den Befrachter zum Rheder zu machen, genügt es in Betreff von Baratterie-Reklamen, daß er den

Gebrauch des Schiffes und die Gewalt über dasselbe für eine bestimmte Reise oder für eine bestimmte Zeit habe; es ist zu dem Ende aber nicht nothwendig, daß er das Schiff auf seine Kosten ausrüstet und bemannt, oder das Recht habe den Schiffer zu ernennen. Das Prinzip in England scheint dies zu sein: wenn der Befrachter eine so vollständige Benutzung des Schiffes hat, daß er mit irgend Jemand Frachtcontrakte abschließen kann, und er die Fracht erhebt, so wird der Befrachter, was Baratterie betrifft, als Rheder angesehen.

In Nordamerika ist es ähnlich wie in England; Baratterie gehört zu den vom Versicherer übernommenen Gefahren; Versehen des Capitains jedoch nicht; wiewohl Versehen durch ihre Beschaffenheit als Verbrechen angesehen und demgemäß als Baratterie behandelt werden können.

In Befrachtungsfällen und alsdann vorkommender Baratterie, wird die Frage, wer ist als Rheder anzusehen, in Nordamerika nach Prinzipien entschieden, die etwas von Englischen abweichen. Die richterlichen Entscheidungen legen großes Gewicht auf den Umstand, daß ein Schiff auf Kosten des Befrachters fährt; und wenn ein Schiff auf solche Bedingungen vermiethet ist, daß der Capitain als solcher und überhaupt was die Führung des Schiffes betrifft, als der Bevollmächtigte des Befrachters angesehen werden kann, ist auch der Befrachter unter diesen Umständen als Rheder anzusehen. Vergl. Phillips 623. Thl. I.

Es ist noch zu bemerken, daß in Frankreich und allen denjenigen Ländern, in welchen die Handelsgesetzbücher dem Code de Commerce entweder nachgebildet oder wo sie unter französischer Herrschaft eingeführt wurden, die Gesetzgebung in Betreff der Verantwortlichkeit des Versicherers für Baratterie zu Gunsten desselben ist. Wir haben aber bereits oben gesehen, daß die Gesetzgebung von der Praxis überflügelt worden ist, und so haben die gesetzlichen Vorschriften, wo die Polizen das Gegentheil enthalten, keinen Werth. Nur da, wo die Polizen über Baratterie nichts sagen, kommen, wie z. B. in Portugal, die Bestimmungen des Gesetzes zur Anwendung.

Barbados; engl. Barbadoes. Eine Brittische Insel der kleinen Antillen; rechnet wie Jamaica. Ein Dollar gleich 6¼ shill. Courant, wird im Handel zu 4½ shill. englisch gerechnet.

Barcelona. Hafenplatz in Spanien am Mittelmeere.

Rechnungsart rc. s. Spanien.

Wassertiefe innerhalb des Hafendammes 18 bis 20 Fuß.

Unkosten eines Schiffes von 300 Tons mit Ladung ein und aus:

Ankergeld, Hafenabgabe, Hafenmeister	Real pl. 189
Leuchtfeuergeld	„ 211
neuer Hafendamm, 8 r pr. Ton	„ 2400
Laden, 1 r pr. Ton	„ 300
Außerordentliche Beisteuer	„ 40
Consulatsgebühren	„ 160
	Real pl. 3300

Batavia, auf der Insel Java, in Ostindien. Die Niederländisch-Ostindische Compagnie rechnet nach Gulden zu 100 Cents niederländ. Courant, oder zu 30 Stüver Indisch = 120 Deut. — Sonst rechnet man auch nach Thalern zu 8 Schilling oder 48 Stüver, eine fingirte Münze.

100 Ellen sind gleich 98⅙ Amsterd., 103⅛ Berlin., 120 Hamburg. Ellen, 68⅘ franz. Metre, 75¼ London. Yards.

100 Cattis oder 1 Picul gleich 124½ Amsterd. ℔, 131½ Berl., 123⅓ Brem., 127 Hamb. 61½ franz. Kilogramm, 135⅗ London. ℔.

Reis ꝛc. nach Koyangs von 3300 ℔ holl.; auch nach Timbangs von 5 Picul oder 10 Sack. 1 Kulack = 7¼ Cattis; 1 Amat = 2 Picul.

Tonnengeld 1 sh. 8 d pr. Last von 2 Tons engl.

Commission für Auszahlungen 5 pCt.

Unkosten für ein Schiff mit Kohlenladung, 814 Tons, in Batavia als Nothhafen 17 Tage liegend:

Fährgeld und Bootmiethe, 17 Tage fl. 79.33, Protest fl. 12.	91.33
Verklarung fl. 81.60. Besichtigungsgebühren fl. 81.20	162.80
Hafengeld und Ausklarirungsabgabe	252.84
Commission für Vorschuß 2½ pCt., ist für obige	12.67
„ „ Ein- und Ausclariren, 1 fl. pr. Last	500.—
„ „ Rembours 2½ pCt.	25.24
	fl. 1044.88

Baucontrakt wird in Bezug auf Schiffe die schriftliche Uebereinkunft zwischen dem Rheder oder Bauherrn und dem Schiffsbaumeister genannt, in welcher die gegenseitigen Verpflichtungen angegeben sind. Eine besondere Form ist dabei nicht vorgeschrieben; nur ist im beiderseitigen Interesse zu beachten, daß alles Nöthige mit klaren Worten ausgesprochen sei. Zunächst also die Größe des zu erbauenden Schiffes; dann die Beschreibung der einzelnen Theile nach Fuß- und Zollmaaß; im Fall der Baumeister das Inventar ganz oder theilweise liefert, die Angaben des zu liefernden, wobei die Stärke des Tauwerks und die Qualität des Segeltuchs anzugeben ist; die Bestimmung wegen Ueber-

2) Wenn vor der Verschiffung die Ladung verunglückt.

In diesen beiden Fällen ohne Entschädigung.

3) Wenn Krieg oder Embargo den Abgang des Schiffes oder den Zweck der Reise verhindert.

Wäre alsdann die Ladung allein der feindlichen Nehmung ausgesetzt, so trägt der Befrachter die Kosten der Entlossung und die Volksgage vom Tage der Beladung an. — Wären aber Schiff und Ladung beide in demselben Maaße der Kriegsgefahr unterworfen, so fällt jede Vergütung weg, doch hat der Befrachter die Lade- und Loßkosten zu tragen. — Wäre allein das Schiff unfrei, so trägt solche Kosten der Verfrachter.

4) Wünscht in sonstigen Fällen der Befrachter die Aufhebung der Charte-parthie vor dem Anfang der Beladung, so hat er die Hälfte der Fracht zu bezahlen. Alles dieses soweit in der Charteparthie nichts anderes festgestellt wurde. Vergl. d. Art. Fautfracht; Nothhafen.

5) Ist das Schiff im unfahrbaren Zustande, oder liegt überhaupt die Schuld am Schiffer, daß die vorgehabte Reise aufgehoben wird, so ist der Befrachter zu entschädigen; doch haftet der Schiffer (Rheder) nur so weit der Werth des Schiffes reicht. — Eine völlige Entschädigung wird demnach in einzelnen Fällen, bei werthvoller Ladung und später fehlender Schiffsgelegenheit, nicht möglich sein; während auf der anderen Seite der Schiffer meist immer zum Vollen entschädigt werden kann. Dies wird denn auch wohl der Grund sein weshalb der Schiffer unbedingt an den Frachtcontrakt gebunden ist, freiwillig also nicht zurücktreten darf.

II. Der Befrachter kann in gewissen Fällen auch mit Versicherern in ein Rechtsverhältniß treten. Nämlich da, wo er dasjenige, was er an Fracht über die dem Verfrachter zu zahlende hinaus bei Ankunft des Schiffes am Bestimmungsplatze einnehmen wird, durch Assekuranz darauf sicher stellen will. Oder in der Geschäftssprache: wo er seinen Frachtgewinn (Frachtavanz) versichern lassen will. Es ist dies ebenso ein versicherbares Interesse wie die Fracht selbst, allenthalben also, wo es erlaubt ist, die Fracht versichern zu lassen, und zwar ohne Beschränkung, ob es verdiente oder zu verdienende Fracht ist, da muß es folgeweise auch gestattet sein, den Frachtgewinn unter Versicherung zu bringen. Um aber Collision zu vermeiden, ist es rathsam bei Aufgabe der Versicherung die Sache beim rechten Namen zu nennen, und z. B. nicht schlechtweg: Fracht zu sagen; denn ein versicherbares Interesse an dem was streng genommen Fracht ist, hat nur der Eigenthümer des Schiffes.

Ferner hat der Befrachter ein versicherbares Interesse in dem Fall, wenn er dem Schiffer einen Vorschuß auf die zu verdienende Fracht geleistet hat. Die zu versichernde Summe ist alsdann als Frachtvorschuß zu bezeichnen; ein Anspruch auf Entschädigung findet aber nur dann Statt, wenn der Rheder zur Erstattung des Vorschusses beim Verlust des Schiffes nicht verpflichtet ist. In Bergungsfällen haftet das Geborgene von Schiff und Fracht zunächst für den Vorschuß; dabei kommt nicht in Betracht, daß bei etwa gemachter Versicherung dieser Gegenstände das Geborgene auch den Versicherern zu gut kommt; denn einmal ist die Versicherung etwas Zufälliges, nicht unbedingt Nothwendiges und kann bei dem Verhältniß zwischen dem darleihenden Befrachter und dem borgenden Rheder keinen Nachtheil für Ersteren begründen; und dann auch ist der Vorschuß zu einer vorhabenden Reise als im Schiffe und der Ausrüstung steckend anzusehen. Nach diesen Grundsätzen ist demnach immer ein Anspruch auf Ersatz für geleisteten Frachtvorschuß zu beurtheilen; und nur bei Totalverlust des Schiffes tritt ein Totalverlust des Frachtvorschusses ein.

Ein versicherbares Interesse in einem Schiffe kann ein Befrachter alsdann haben, wenn er durch den Verlust desselben einen speciellen Schaden erleidet. Philipps führt einen Fall an, der Gegenstand einer richterlichen Entscheidung in Massachusetts (Boston) wurde. Der Eigenthümer eines halben Parts in einem Schiffe miethet das ganze Schiff mit der Bedingung, im Fall von Verlust den Eigenthümer der anderen Hälfte zu entschädigen, und versicherte darauf das Schiff für den vollen Werth. Als es verloren ging, wurde die Einrede erhoben, der Versicherung liege nur ein halbes Interesse zum Grunde; doch der Spruch des Gerichts verwarf die Einrede, indem der Versicherte für das halbe Part des Mitrheders das Risiko übernommen, und sich gegen den Verlust durch Versicherung geschützt habe. — Derselbe Gerichtshof erkannte in einem andern Fall die Legalität des Interesse an, wo der Befrachter durch Contrakt verpflichtet worden war, das Schiff versichern zu lassen. Der Ausspruch sagte, es müsse ein bona fide Interesse vorhanden sein; dies könne es geben ohne Eigenthumsrecht.

Da jedoch der Rheder unter allen Umständen, selbst dann, wenn wie in obigen Fällen der Befrachter theilweise oder ganz für die Versicherung sorgen mußte, ein versicherbares Interesse hat, denn es kann ihm nicht zugemuthet werden, sich auf die getreuliche Erfüllung der von dem Befrachter eingegangenen Verbindlichkeit ausschließlich zu verlassen; so ist bei erhobenen Ansprüchen aus derartigen Versicherungen

an Befrachter immer sorgfältig zu untersuchen, ob auch eine doppelte Versicherung desselben Gegenstandes vorhanden ist.

Eine eigenthümliche Art der Versicherung ist die auf vorausbezahlte Passagegelder in Auswandererschiffen, so wie auf die sogenannten Verwendungsgelder; diese Versicherung geschieht in Folge obrigkeitlicher Verordnung, um im Fall von Unglück sogleich einen zur Verpflegung und Weiterbeförderung der Auswanderer disponiblen Fond zu beschaffen. In Bremen sind die Schiffsexpedienten gesetzlich verpflichtet, die Passage- und Verwendungsgelder versichern zu lassen; die Polize wird dann bei der Behörde deponirt. Aehnliche Vorschriften bestehen in Hamburg, so wie auch in England. Vergl. Passage und Verwendungsgelder.

Beglaubigung — engl. attestation; franz. do.; span. certificacion. In der Regel verlangen die Versicherer, daß alle Dokumente, die Bezug auf Havarien haben, beglaubigt seien. Von Umständen hängt es ab, wer die schließliche Beglaubigung vorzunehmen hat; der Nächste ist ein Agent der Versicherer; dann der Consul derjenigen Nation, welcher das Schiff angehört, für den Fall, daß die Havarie das Schiff allein, oder Schiff und Ladung gemeinschaftlich betrifft; geht die Havarie die Ladung allein an, so ist der Consul desjenigen Landes, in welchem der Abgangshafen liegt, als competent zu erachten; indem die Vermuthung dafür ist, daß die Versicherer in jenem Lande befindlich sind. Als Aushülfe kann unter Berücksichtigung der obigen Andeutungen der Consul einer benachbarten und befreundeten Nation eintreten. Ist auch kein passendes Consulat vorhanden, so dürfte ein Agent für Lloyds zur Beglaubigung zu empfehlen sein.

Beitrag (zur Havarie grosse) — engl. contribution; franz. do.; span. contribucion, oder Quota. s. den Artikel Havarie grosse.

Bemannung s. Schiffsmannschaft.

Berechnung einer Partikulair-Havarie; engl. adjustment of particular average; franz. reglement des avaries particulières; span. arreglo de la avaria particular. Desgl. einer Havarie grosse; engl. Statement of General average. s. Havarie.

Bergelohn und **Bergung** — engl. salvage; franz. droit de sauvetage; span. Salvamento. Die Vergütung, welche für Rettung von Schiff und Gut, oder einzelner Theile davon in solchen Fällen gegeben wird, wo entweder ein Verlust schon eingetreten war, oder doch ohne Bergung stattgefunden hätte, wird Bergelohn genannt, und ist von Hülfslohn (s. d. Art.) hauptsächlich dadurch verschieden, daß dieser nach der ausgestandenen Gefahr und Arbeit der Helfenden bestimmt wird,

ohne Rücksicht auf den Werth; bei Bergelohn wird aber in der Regel der Werth des Geborgenen als Maaß angenommen.

In allen civilisirten Ländern bestehen Gesetze und Verordnungen über die Regelung des Bergungsverfahrens, und namentlich über die Abmachung des Bergelohns. Als das Wesentlichste ist aus jenen Gesetzen hervorzuheben, daß überall in Strandungsfällen die Berger nur mit Erlaubniß des Capitains an Bord kommen dürfen; daß ihm die obere Leitung zusteht; daß etwaige, dem Capitain in großer Noth abgedrungene Versprechen betreffs Bergelohns für diesen nicht unbedingt verbindlich sind, sondern nur wenn sie, was überhaupt in allen wichtigen Fällen die Regel ist, durch Schiedsrichter am Lande, oder durch die ordentlichen Gerichte bestätigt werden; und daß ferner die Strandbewohner, insbesondere aber die Lootsen, zur Bergung verpflichtet sind.

Zunächst ist natürlich die Schiffsmannschaft verpflichtet, alle Arbeit zur Bergung von eigenem Schiff und Gut unweigerlich zu verrichten; unterläßt sie es in Strandungsfällen den Anordnungen des Schiffers Folge zu leisten, so verwirkt sie schwere Strafen und verliert außerdem allen Anspruch auf Gage. Da sie aber schon durch ihr Dienstverhältniß zum Bergen verpflichtet ist, so kann sie durch das Gelingen der Bergung keinen Anspruch auf Bezahlung dafür erwerben. Dasselbe gilt von dem an Bord des Schiffes befindlichen Lootsen; hätte derselbe Anspruch auf Bergelohn, so könnte das in manchen Fällen eine Verlockung sein, das Schiff absichtlich in Gefahr zu bringen. Ebenso ungehörig würde es sein, wenn die einem in Gefahr befindlichen Schiffe zu Hülfe gekommenen Lootsen eigentliches Bergelohn beanspruchen könnten, obwohl dabei zu unterscheiden ist, ob sie das Schiff in ihrem speciellen Lootsreviere antreffen oder außerhalb desselben; selbst in letzterem Falle sollte privilegirten Lootsen nie ein Recht auf Bergelohn zuerkannt werden, denn sie möchten alsdann versucht werden, den eigenen Wirkungskreis zu vernachlässigen und auf Abenteuer auszugehen.

Was die Höhe des Bergelohns betrifft, so findet sich in den meisten Gesetzen als das Maximum die Hälfte vom geborgenen Werthe festgestellt; dies versteht sich aber nur von seetriftigen Gütern; sonst pflegt $\frac{1}{3}$ der höchste Bergelohn zu sein, der bewilligt wird.

Die Abrechnung mit den Bergern geschieht in der Regel auf Grundlage des reinen Verkaufertrages des Geborgenen; oder auch in freilich seltenen Fällen durch Abtheilung des festgestellten Bergelohns in natura; ein Verfahren, das nur bei völliger Gleichartigkeit der Waaren zu empfehlen ist.

Die Abrechnung mit den Betheiligten an Schiff und Ladung geschieht fast immer durch Sachverständige, auf dem Continent durch Dispacheurs, in England und Nordamerika Adjusters (of averages) genannt. Dabei kommt es hauptsächlich darauf an, daß Jedem der ihm gebührende Theil zugewiesen wird. Es sind also von dem Verkaufsertrage der jedem Einzelnen gehörenden Gegenstände diejenigen Unkosten abzusetzen, die diese besonders angehen. Zu solchen Unkosten gehört auch die bis zum Strandungsplatze verdiente Fracht für die geborgenen Güter. Diese Fracht bildet dann ebenfalls einen Theil des Geborgenen, der dem Schiffer (Rheder) zugehört. Da aber die Fracht ihm erst durch die Bergung der Güter werden konnte, ein (ideeller oder wirklicher) Theil der Güter jedoch den Bergern zufiel, so ist es klar, daß ein entsprechender Theil der Fracht durch Berglohn verloren gehet. Oder mit andern Worten: Da die Fracht in den Gütern steckt, so hat auch die Fracht dieselben Procente Berglohn zu tragen wie die Güter. Werden z. B. 300 Colli geborgen, wovon der Berglohn auf $\frac{1}{3}$ festgestellt wurde, und die Theilung geschieht in natura, so erhalten die Eigenthümer 200 Colli; wäre nun die Fracht für 300 Colli 30 ℛ︁, so würden sie für 200 Colli nur 20 ℛ︁ zu bezahlen haben; dabei ist es gleich, ob sie die Güter selbst, oder deren Erlös empfangen. — Manche Unkosten, die im Interesse aller geborgenen Güter aufgewendet wurden, und die speciell nicht zu berechnen sind, werden dann über den Werth vertheilt; und solche, die sowohl für Güter, wie für Schiff und Fracht ausgegeben wurden, werden über den geborgenen Gesammtwerth geschlagen. — In englischen Aufmachungen wird jedoch Distanzfracht nicht vergütet. Man geht dort von dem Grundsatz aus, daß nur am Bestimmungsplatz beim Empfang der Güter Fracht zu bezahlen ist; was auch streng genommen richtig ist. Man kann z. B. bei Gütern, die von Ostindien nach Europa bestimmt waren und auf St. Helena bleiben, nicht sagen, daß dort die halbe Fracht verdient ist. Vielleicht findet sich gar kein Schiff, um die Güter von dort weiter zu bringen, vielleicht nur zu eben so hoher Fracht als für die Reise von Ostindien bedungen war; möglich auch, daß erst ein Schiff hingeschickt werden müßte, um die Güter abzuholen. Und solche Verhältnisse finden sich innerhalb Europa in kleinem Maßstabe ebenfalls. Die verdiente Fracht allein nach der gemachten Meilenzahl zu berechnen, ist jedenfalls theoretisch unrichtig; es ist aber auf dem Continent einmal so eingeführt. Befördert aber der Capitain die Ladung auf seine Kosten zum Bestimmungsplatz, so genießt er in England, wie überall, die volle Fracht dafür.

Was endlich das Verhältniß der Eigenthümer von Schiff und Ladung zu ihren Versicherern betrifft, so wird in Bergungsfällen der Anspruch auf Grundlage der Polize regulirt; der reine Ertrag der Bergung wird von der Versicherungssumme abgezogen und der Ausfall von den Versicherern erstattet. Dabei kommt es denn vor Allem auf den Wortlaut der Polize und auf die in derselben etwa enthaltenen beschränkenden Clauseln an. Ist z. B. die Versicherung „nur gegen Totalverlust" geschlossen, so fragt es sich, was nach den Bedingungen der betreffenden Compagnie als solcher gilt. Hin und wieder kommt die Bestimmung vor, daß jeder Schaden, der 75 pCt. von der Versicherungstaxe beträgt, als Totalverlust angesehen werden soll; oder, in einzelnen Fällen, ein Schaden von 98 pCt. S. ein Mehreres unter Totalverlust.

Bergen, Handelsstadt und Hafenplatz in Norwegen.

Unkosten eines Schiffes von 300 Tons mit Ladung ein und aus.

Lootsgeld eink. 9, ausgehend 9.40	Sp.ℳ	18.40
Gesundheitspaß 3.108, Musterrolle 4.80.........	„	8.68
Tonnen- und Feuergeld, eink. 35, ausgehend 35 ...	„	70.—
Mäklergebühren	„	14.—
Meßbrief und kleine Unkosten....................	„	10.96
	Sp.ℳ	121.84

Schiffe, die Bergen als Nothhafen anlaufen, bezahlen nur Lootsgeld.

Berger; engl. salvers, wreckers; franz. sauveurs; span. salvadores, werden im Allgemeinen alle diejenigen Personen genannt, welche sich wegen der Aussicht auf Erwerb an der Rettung von Schiff und Gut betheiligen. Dabei ist es zunächst ihre Pflicht, den Anordnungen des Schiffers Folge zu leisten; stehen sie, wie es in einigen Ländern der Fall ist, unter einem besonderen Vorgesetzten, so pflegt der Schiffer sich mit diesem über die zu treffenden Maßregeln zu verständigen. Das Geborgene haben sie auszuliefern, und die Behörde verfügt dann den etwa nothwendigen Verkauf verderblicher Waaren und solcher Güter, die zur Bezahlung des Berglohns verkauft werden müssen. Ihr Anspruch auf Berglohn geht allen übrigen Ansprüchen vor, und die geborgenen Güter haften dafür; doch ist derselbe erst nach Beendigung des ganzen Bergungsverfahrens als liquide zu betrachten. Verlangt der Eigenthümer die Auslieferung des Geborgenen, bevor das Verfahren geordnet ist, so darf ihm sein Gut nicht vorenthalten werden, falls er genügende Caution leistet. —

Beschädigung (See-, an Waaren); engl. damage; franz. avarie; span. avaria. Im weiteren Sinne jede Verschlechterung, welche

die Waare durch Naßwerden von Seewasser erleidet; in der engeren Bedeutung aber, insofern daraus ein Anspruch an die Versicherer hervorgeht; welche letztere Bedeutung hier in Betracht kommt. — Dabei ist vorab zu bemerken, daß bei leicht verderblichen Waaren, z. B. Salz, Getreide, Früchte u. s. w. (s. memorandum), der Versicherer für Beschädigung nur dann aufkommt, wenn ein Strandungsfall stattgefunden hat. Andere Waaren, je nach ihrer Beschaffenheit und Verpackung, werden nur unter gewissen Beschränkungen gegen Beschädigung versichert; entwedert sind die Versicherer frei von aller Beschädigung, die unter 3 oder 5 oder 10 pCt. u. s. w. ist; oder sie sind frei von den ersten 3 oder mehr Procenten und vergüten nur diejenige Beschädigung, die darüber hinausgeht. Soll also wegen Beschädigung ein Anspruch an die Versicherer gemacht werden, so ist zunächst die Polize zu Rathe zu ziehen, ob auch überall ein Anspruch zu begründen ist. Sodann ist der Beweis zu führen, daß die Beschädigung auf der versicherten Reise entstanden ist, was durch die Einlieferung des Connossements, wodurch der gesunde Zustand der Waare bei der Abladung constatirt werden muß; durch die Verklarung des Schiffers und die darin enthaltene Erzählung der Vorfälle während der Reise; und endlich durch ein Attest Sachverständiger über den Befund der Waare beim Löschen derselben geschieht. — Ferner muß erwiesen werden, daß wegen der Beschädigung kein Anspruch an Dritte stattfinden kann; zu dem Ende muß der Schiffer sich wegen der Behandlung der Waare, so lange solche unter seiner Obhut war, verantworten; er muß also ein Attest darüber beibringen, daß sich bei Ankunft des Schiffes die Luken in einem gut verwahrten Zustande, und Stauung und Garnirung in gehöriger Ordnung gefunden haben. Sind alle diese Förmlichkeiten zur Genüge erfüllt, so steht dem Anspruch an die Versicherer nichts im Wege. Zeigt es sich dagegen, daß die Beschädigung durch die Schuld des Schiffers entstanden ist, so hat der Versicherte sich zunächst an diesen zu halten; gelingt es ihm nicht, auf solche Weise Schadenersatz zu bekommen, so wird die Beantwortung der Frage, ob der Versicherer jetzt eintreten müsse, davon abhangen, ob derselbe für Versehen des Schiffers haftet, was in der Regel der Fall ist. (s. unter Baraterie; Versehen.)

Diese allgemeinen Erörterungen vorausgeschickt, wenden wir uns zur Beleuchtung der oben erwähnten beschränkenden Clauseln; und zwar zuerst zu der für den Versicherten am ungünstigsten: „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall“.

Die Bedeutung derselben ist oben schon bezeichnet, und die Worte sprechen sie ohnehin ziemlich deutlich aus. Was unter Strandungs-

fall in dieser Beziehung zu verstehen ist, darüber sind die Ansichten und Erklärungen etwas abweichend (s. d. betreffenden Artikel). Hier genügt die Bemerkung, daß bei einer Versicherung mit jener Clausel im Fall von Beschädigung es ganz allein auf den Beweis der Strandung ankommt; ob die Waare in der That durch die Strandung beschädigt worden ist, oder ob sie es vor der Strandung schon war, kann nicht in Erwägung kommen, da es nicht mit Sicherheit auszumitteln ist. Auch leuchtet es ein, daß ein anderes Verfahren zu unendlichen Schwierigkeiten führen würde, abgesehen davon, daß alle Ausnahmen immer strikt zu verstehen und anzuwenden sind. Nur eines kann dabei noch in Frage kommen: das Maß der Beschädigung; oder: muß ein aus einem Strandungsfalle hervorgehender Schaden gewisse Prozente erreichen um vergütet zu werden?

Der Hamb. Allgem. Plan von 1853 sagt im §. 93, der Versicherer habe bei der Bedingung: frei von Beschädigung oder frei von Bruch ausgenommen im Strandungsfall nur dann zu bezahlen, wenn das Schiff gestrandet ist, der Schaden 3 pCt. übersteigt.

Die Bremer Bedingungen von 1854 setzen fest, im §. 17, bei einer Versicherung mit der Clausel frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle müsse die Beschädigung 10 pCt. betragen, wenn nämlich die beschädigten Güter den Bestimmungsplatz erreichen; werden sie aber im Nothhafen verkauft, so wird der Schaden nach der Versicherungssumme berechnet.

Ueber das in solchen Fällen in England und Nordamerika zur Anwendung kommende Verfahren enthalten selbst die neuern Schriftsteller keine bestimmte Angaben.

Sonderbar ist eine engl. Entscheidung, daß wegen Strandung eines die versicherten Güter an Bord habenden Leichters die mehrerwähnte Clausel nicht zur Geltung kam. — Auf dem Continente wird es bei einer solchen Versicherung, vorausgesetzt, daß die Versicherer, wie sie in der Regel thun, den Risiko von Land zu Land tragen, nicht darauf ankommen, ob das Seeschiff oder der Leichter strandete. Nur muß ein wirklicher Strandungsfall stattgefunden haben; wird z. B. ein Leichter durch Ansegeln oder einen ähnlichen Unfall leck, und legt, um nicht zu sinken, an den Strand, oder das Flußufer, so kann das nicht als ein Strandungsfall im Sinne jener Clausel gelten.

Havarie grosse wird übrigens bei jener Versicherungsart auch ohne stattgefundenen Strandungsfall vergütet.

Mitunter entstehen Meinungsverschiedenheiten über die Frage, ob der im Nothhafen vorgenommene Verkauf von Gütern, die frei von

Beschädigung außer im Strandungsfalle versichert sind, und zwar wegen Beschädigung, einen Anspruch an die Versicherer giebt? — Nach dem in Bremen üblichen Verfahren ist dies nicht der Fall; und dabei konnte man sich auf gute Autoritäten stützen. Das Holl. H. G. 646 spricht sich entschieden dahin aus, daß bei der Bedingung frei von Beschädigung der Versicherer nicht in Anspruch zu nehmen sei, wenn die Güter unterwegs, oder in einem Nothhafen, wegen Beschädigung, oder aus Furcht, daß sie verderben, oder andere Güter anstecken möchten, verkauft worden sind. — Also müssen auch dort vor Erlaß dieser gesetzlichen Vorschrift vielfache Weiterungen über die obige Frage vorgekommen sein. — Philipps II. S. 331 sagt: „Wo Güter frei von Beschädigung versichert sind, ist der Versicherer für einen technischen Totalverlust des Gegenstandes durch Beschädigung nicht verantwortlich; der Versicherte kann nur im Fall gänzlichen Untergangs der Güter einen Totalschaden fordern;" ferner S. 484: „In einem Fall, wo im Nothhafen ein Theil des Getreides durch Seeschaden verfault, und der andere Theil nicht des Weiterschaffens werth war, wurde nur auf Partikularschaden erkannt." — Die englischen Entscheidungen sind bekanntlich sehr strenge in diesem Punkt; wo eine Waare physisch existirt, kann von einem partiellen Totalverlust nicht die Rede sein.

Aber die entgegenstehende Ansicht findet sich in Beneke — Nolte vertreten: Theil II. S. 381 wo von dem englischen Memorandum gesprochen wird, macht Beneke um die Härte des geltenden Systems zu mildern, gewisse Vorschläge, deren Sinn in der Kürze etwa folgender ist:

1) War das Schiff (wenn auch stark beschädigt, selbst wenn es an Grund gewesen aber wieder abgebracht wurde und ohne Lossen der Ladung) zum Bestimmungsort gelangt, so ist der Versicherer, der mit der Clausel frei von Beschädigung zeichnete, frei von allem Schaden.

2) Wird wegen Beschädigung des Schiffes im Nothhafen gelosset, wegen Beschädigung ein Theil der Ladung verkauft ꝛc., dann müßte der Versicherer den Schaden ersetzen „was auch immer die Ursache oder der Name des, das Schiff betroffenen Unglücks gewesen sein mag; denn es ist nicht der Name, sondern der Betrag des Unglücks, der auf die Entscheidung Einfluß ausüben kann, und es ist in solchen Fällen weit natürlicher den Schaden dem Zufall, als der Schuld des Schiffes oder der erblichen Eigenschaft der Waare zuzuschreiben."

Nolte fügt dann S. 383 im Text die Bemerkung hinzu, diese Vorschläge, die Beneke als Mitglied des Engl. Lloyd gemacht, seien nicht in die Praxis übergegangen, doch besäßen sie bleibenden Werth.

S. 752 im 2ten Theil findet sich nun gar folgende Behauptung: „In Hamburg wird in allen Fällen, wo Güter wegen Strandung oder auch nur einfacher Seebeschädigung wegen, anderswo als an ihrem Bestimmungsorte verkauft werden, das Netto-Provenu derselben von der Taxe der Police abgezogen, und der Unterschied durch die Versicherer ersetzt."

Dies gehet jedoch aus den Bestimmungen des Allgem. Plans von 1853 §. 90 — 95 nicht hervor; vielmehr sagt der §. 95, daß eine im §. 94 bei Verkauf von Zucker im Nothhafen gemachte Vorschrift, der Schaden müsse alsdann eine gewisse Höhe betragen, auf andere Güter, die frei von gewissen Procenten Beschädigung versichert sind, keine Anwendung finden soll. — Also frei von gewissen Prozenten: aber wenn es heißt frei von Beschädigung außer im Strandungsfall, wird wohl nur dann die Beschädigung vergütet, wenn vorher ein Strandungsfall statt gefunden hat, was auch ganz dem Wortlaut der Bedingungen gemäß ist; denn sollten noch andere Ausnahmen statt finden, so hätten sie genannt werden müssen. Also der Beschädigung halber kann kein Anspruch an die Versicherer gemacht werden, wenn nicht das Schiff gestrandet war; aber ob es gleichwohl des Verkaufs halber geschehen könne, wenn solcher ohne Veranlassung oder Zustimmung des Eigenthümers vorgenommen worden? das bleibt noch näher zu untersuchen.

Mag immerhin eine competente Behörde und aus noch so triftigen Gründen einen solchen Verkauf anordnen, so ist das doch immer ein Eingriff in die Rechte des Eigenthümers. Die Waare ward ihrer Bestimmung entfremdet, und es trat dadurch eine Gefahr des gänzlichen oder theilweisen Verlustes ein, die zu den von den Versicherern übernommenen Gefahren gerechnet werden muß.

Indessen sind es doch nicht eigentlich die Gefahren, wofür die Versicherer aufkommen müssen, sondern die aus diesen Gefahren hervorgehenden Verluste. Und in der Regel wird doch der Verkauf beschädigter Güter im Nothhafen nur angeordnet, um die Vergrößerung des durch die Beschädigung bereits eingetretenen Verlustes zu verhüten. Ergiebt sich nun also in der That diese Absicht aus den nachgewiesenen Umständen, so kann auch dies Verfahren nur demjenigen zu Gute kommen, der den befürchteten größeren Schaden würde haben tragen müssen, wenn der Verkauf nicht statt gefunden hätte. Und da dies nun bei einer so clausulirten Versicherung der Eigenthümer ist, so ist es klar, daß er für den zu seinem Nutzen geschehenen Verkauf keine Entschädigung von den Versicherern fordern kann.

Möglich sind nun zwar die Fälle, daß irrige Ansichten und selbst eigennützige oder gar betrügliche Beweggründe den Verkauf herbeiführen. Die Waare kann von solcher Beschaffenheit gewesen sein, daß sie ohne größern Verderb wieder verschifft und ihrer Bestimmung zugeführt werden konnte. Die bequeme Gelegenheit zur temporairen Benutzung der Verkaufs-Erträge im eignen Geschäft, kann den Commissionair verlockt haben den Verkauf zu betreiben; später ist vielleicht keine Deckung zu erlangen. Dann aber ist erweislich der auf solche Weise entstandene Verlust nicht eine nothwendige Folge der Beschädigung, wovon die Versicherer frei sind, sondern eine Folge der Unfälle der Reise, welche den Schiffer nöthigt, das anvertraute Gut in fremde Hände zu liefern; entstand dadurch Schaden, so muß der Versicherer dafür aufkommen.

Also wenn Güter, die frei von Beschädigung außer im Strandungsfall versichert sind, ohne stattgefundene Strandung im Nothhafen wegen Beschädigung verkauft werden, so findet in der Regel dieserhalb kein Anspruch statt. Kann der Versicherte aber nachweisen, daß der ohne sein Zuthun geschehene Verkauf nicht eigentlich der Beschädigung halber, sondern aus sonstigen gegen sein Interesse streitenden Gründen vorgenommen worden, so hat er für den dadurch erlittenen Verlust ein Anrecht auf Entschädigung an seinen Versicherer.

Wer aber Schaden-Ersatz fordert, muß auch beweisen können, daß er Schaden gelitten hat. Das wird in solchen Fällen sehr schwierig sein, und derartige Abmachungen werden gewiß immer Gegenstand einer gütlichen Uebereinkunft bleiben müssen. Es würde nämlich nachzuweisen sein, wie hoch der Ertrag der verkauften Güter am Bestimmungsplatz würde gewesen sein, was nicht möglich ist.

Frei von den ersten 10 Procent Beschädigung; bei einer Versicherung mit dieser Clausel muß der Schaden 10 Procent übersteigen, und der Versicherer vergütet nur dasjenige, was darüber hinausgeht. Ausnahmsweise werden in Bremen bei dieser Versicherungsweise die Extraunkosten gleich mit zum Schaden hinzugerechnet, und übersteigt derselbe alsdann 10 Procent, so wird der Ueberschuß vergütet.

Frei von Beschädigung, wenn unter 10 Procent; frei von Beschädigung, wenn unter 5 Procent u. s. w. Bei dieser Clausel muß der Schaden die festgesetzten Procente erreichen, und der Versicherer vergütet alsdann den vollen Schaden, nebst den Extraunkosten. So ist der Gebrauch in Hamburg, Bremen und Antwerpen. In Amsterdam dagegen werden die Extraunkosten gleich vom Verkaufsertrage abgezogen, und der Versicherer vergütet den Schaden, wenn er auf solche Weise die Procente erreicht. Dies Verfahren ist jedoch nur dann günstig für den

Versicherten, wenn der Schaden so klein ist, daß er sonst nicht zur Vergütung gekommen wäre; in den Fällen dagegen, wo der Schaden an sich groß genug ist, muß bei solcher Berechnungsweise der Versicherte in der Regel einen Theil der Extraunkosten selbst tragen; denn meist immer ist der gesunde Werth der Waare größer als der Versicherungswerth, und bei der Zurückführung des Schadens auf letzteren entsteht ein Ausfall, in welchem verhältnißmäßig die Extraunkosten eingeschlossen sind. — Obiger Clausel entsprechend ist die in engl. und nordamerik. Policen vorkommende: free of 10 pCt. average; und die Berechnungsweise ist wie in Hamburg und Bremen. — In Frankreich werden immer die stipulirten Procente von den Versicherten getragen und der Versicherer vergütet nur den darüber hinausgehenden Schaden.

Havarie particularie und Havarie grosse darf jedoch nicht zusammengeworfen (cumulirt) werden, um die festgesetzten Procente zu erreichen. Nur in Holland und in Antwerpen ist dies gestattet.

Die festgesetzten Procente Schaden verstehen sich in der Regel vom festgesetzten Versicherungswerthe, oder wie der technische Ausdruck ist, von der Taxe. Geht jedoch der Versicherungswerth über den gesunden Werth am Bestimmungsplatze hinaus, wie das mitunter bei rückgängiger Conjunktur der Fall ist, so genügt es, wenn der Schaden die stipulirten Procente vom gesunden Werth der Taxe beträgt. Denn es würde nicht gerecht sein, wenn der Versicherte für einen größern Betrag nutzlos die Assekuranzprämie ausgegeben hat, und dazu auch noch Schaden erleiden soll, der ihm eben aus dem zu hoch angenommenen Versicherungswerth erwachsen würde. Genau genommen heißt die Bedingung: frei von Beschädigung, wenn unter 10 pCt., auch nur: der Versicherer will einen Schaden nicht vergüten, der weniger beträgt als der zehnte Theil des Ganzen. Dieses Ganze ist aber nicht die auf dem Papier stehende Ziffer, sondern die Waare selbst. Ein Beispiel mag dies erläutern. R. läßt 100 Ballen versichern mit 1000 ₰, frei von Beschädigung, wenn unter 10 pCt.; 50 Ballen kommen beschädigt an und holen 320 ₰, während der gesunde Werth der 50 Ballen auf 400 ₰ taxirt ist, also ein Schaden von 80 ₰ sich ergiebt. Das wären keine 10 pCt. von der Taxe, 1000. — Aber der gesunde Werth der 100 Ballen würde verhältnißmäßig 800 ₰ sein, und von diesem Werth ist der zehnte Theil oder 10 pCt. verloren gegangen. — Diese Berechnungsweise ist in Bremen längere Zeit praktisch ausgeübt, und in den Bedingungen von 1854 zum Gesetz erhoben. — Theoretisch richtig ist sie gewiß, und angewandt werden kann sie überall da, wo es nicht ausdrücklich festgesetzt ist, ein Schaden müsse die Procente von der Taxe betragen.

Beneke—Nolte sagt darüber Thl. II. S. 392: „Der **Verlust** [illegible] Schaden an beschädigten Waaren, welche ihren Bestimmungsort erreic[illegible] muß respective 5 oder 3 pCt. über den Taxationswerth oder Börsenpr[illegible] den die Waare bei unbeschädigter Lieferung erhalten haben **würde**, [illegible] tragen, um einen Anspruch an den Assekuradeur begründen zu **könn**[illegible] Nur wenn beschädigte Waare in einem Nothhafen verkauft **wird**, o[illegible] ihren Bestimmungsort nicht erreicht, gilt bei Ermittelung des **Schad**[illegible] die Taxe der Polize als Norm."

In England ist es gebräuchlich bei Versicherungen mit Taxene[illegible] theilung, den Schaden alsdann ohne weitere Berechnung der einzeln[illegible] Taxen zu vergüten, wenn solcher die stipulirten Procente über das Ga[illegible] beträgt. Dieser dem Versicherten günstige Gebrauch ist wohl dadu[illegible] entstanden, daß entweder bei beschädigten Waaren die Nummern unkenn[illegible] lich geworden waren, oder daß man am Abladeplatze die einzelnen Co[illegible] nicht mit Nummern versehen hatte. Auch auf dem Continente ist dies[illegible] Gebrauch in einzelnen Fällen nachgeahmt worden. Streng genomm[illegible] ist dies nicht immer richtig, wenn es auch die Praxis mitunter so ve[illegible] langt, um nicht durch starres Festhalten am Buchstaben eine große Un[illegible] billigkeit herbeizuführen; denn der Versicherte, wenn er in der Poli[illegible] gewisse Taxen festsetzen ließ, wobei er seinen eignen Vortheil im Aug[illegible] hatte, um desto leichter Anspruch wegen Beschädigung machen zu können[illegible] sollte auch die Folgen tragen, wenn solche Taxen nicht zu machen sind weil am Abladeplatze nicht für die Nummerirung gesorgt ward. Ander[illegible] liegt die Sache, wenn eben durch die Seebeschädigung die Märke un[illegible] Nummern unkenntlich geworden sind, und wenn, wie z. B. bei Säcken, es nicht möglich war, für eine dauerhaftere Bezeichnung, als die ge[illegible] gemachte zu sorgen. — Deshalb wurde, um sicher zu gehen, der Gebrauch eingeführt, daß bei fehlenden Nummern die Taxen nach der Reihenfolge bei der Entladung des Schiffes, oder mit technischer Benennung, nach Landungsnummern gemacht werden sollen, woran die Bedingung geknüpft zu sein pflegt, daß diese Landungsnummern unter Aufsicht eines Agenten der Versicherer gemacht werden sollen. (s. Landungsnummern; Taxe.)

Beschädigung am Schiffe; engl. average; franz. avarie; span. avaria. s. Havarie und Partikulair-Havarie.

Beschlagiegen auf Schiffe; engl. to embargo vessels; franz. mettre un embargo sur des navires; span. embargar (los navios). s. Embargo.

Bestrafung; engl. punishment; franz. correction; span. pena correccional. s. Schiffsmannschaft.

Beweisschrift; s. Dokument.

Bilbao; Hafenstadt in Spanien, an der Bucht von Biscaya.

Rechnungsart: Realen à 34 Mararavedi de Vellon. (s. Spanien.)

Maße: Ellenmaße, Oel und Wein wie bei Spanien. Getreide: 100 Fanegas = 20,697 engl. Quarter.

Gewicht: 1 Quintal macho (bei Eisen) hat 146 ℔ = 155½ ℔ Castilian. oder 71,467 franz. Kil., 157½ ℔ Engl. Der kleine Quintal (zu allen übrigen Waaren) hat 100 ℔ Bilbào. 100 ℔ = 106,390 ℔ Castil., 107,925 ℔ Engl., 48,950 franz. Kil., 101,049 ℔ Hamb., 144,152 ℔ Livorn., 119,664 ℔ Russ.

Unkosten eines Schiffes von 136 Tons oder 149 Tons span. mit Ladung ein und aus:

Lootsgeld über die Barre und in den Fluß	r. 875
Gesundheitsbehörde	„ 350
Armenabgabe 136 t. 4 r.	„ 544
Tonnengeld 149 t. 1 r.	„ 149
Ankergeld	„ 10
Leuchtfeuergeld 149 à 2	„ 298
Ausgehend: Gesundheitspaß	„ 13
Tonnengeld 136 t. 1½	„ 204
Lootsgeld und Boothülfe	„ 358
	r. 2801

Bildhauerarbeit; engl. carved work. Schaden an Bildhauerarbeit an Schiffen wird in Bremen von den Versicherern nicht vergütet. Der §. 60 der Bedingungen von 1854 sagt nämlich: „Die Herstellung bloßer Verzierungen am Schiffe wird nicht als zur Reparatur gehörend angesehen.“

Bielbrief; engl. billbrief, wird das vom Schiffsbaumeister ausgestellte Beweisstück genannt, worin derselbe bescheinigt, das fragliche Schiff, dessen Länge, Breite und Tiefe, Lastenzahl, Takelungsart ꝛc. angegeben wird, mit seinen Leuten erbauet und vom Stapel gelassen zu haben. — Durch dies Dokument wird zunächst die Nationalität eines Schiffes bewiesen; und da während einer Reise Fälle vorkommen können, z. B. bei Ausbruch eines Krieges, wo ein solcher Beweis zu führen ist, so kann man als allgemeine Regel annehmen, daß ein Schiff nur dann als vollkommen seetüchtig gelten kann, wenn es außer den übrigen Schiffspapieren auch den Bielbrief an Bord hat. — Es mag freilich vorkommen, daß Reisen gemacht werden, ohne daß der Bielbrief an Bord ist; es wird auch hin und wieder, selbst von Autoritäten, die Ansicht ausgesprochen, in Zeiten allgemeinen Friedens genüge es, wenn der obrigkeitliche Seepaß an Bord sei. Aber dies kann nur in solchen

Fällen gelten, wo zum Beweise des Eigenthumsrechts ein Ka
den Schiffspapieren sich befindet. Fehlt ein solcher, so ist jene
leicht durch den Bielbrief zu führen, indem der Erbauer dari
bescheinigt, daß seine Ansprüche befriedigt worden sind. -
preußischem Rechte darf kein Schiff zur Frachtfahrt benutzt
wenn es nicht mit einem Atteste der Obrigkeit über den vo
mäßigen Bau desselben (Beil-Brief) versehen ist. (Siehe ein
unter: Schiffspapiere.)

Blockade; engl. blockade; franz. le blocus; span. el
Einer kriegführenden Nation ist es nach den Satzungen des Völ
erlaubt, Häfen und Küsten des Feindes zu blockiren, d. h. den
verkehr (in einzelnen Fällen auch den Personenverkehr) des fei
Landes auf dem Seewege zu sperren.

Die beabsichtigte Blockirung wird den neutralen Mächten an
wenn neutrale Schiffe in die Nähe der blockirenden Fahrzeuge k
so wird ihnen Anzeige von der Blockade gemacht und die B
gegeben, umzukehren; versuchen sie es dennoch, die Blockade zu b
so hat die blockirende Macht das Recht, Schiff und Ladung z
fisciren; ob sie auch die Macht dazu hat, wird von dem Umstan
hangen, ob die Blockade eine effektive ist; d. h. ob eine hinlä
Anzahl Schiffe vor dem feindlichen Hafen oder an der feind
Küste sich befindet, um eine gehörige Bewachung ausüben zu kö
oder ob ein der kriegführenden Macht angehöriges Kriegsschiff ei
beabsichtigten Blockadebruchs verdächtiges neutrales Schiff irge
auf offener See antrifft und dann als gute Prise aufbringt.

Verdächtig macht sich aber ein Schiff, wenn die Schiffspa
ausweisen, daß zu der Zeit, als es nach einem blockirten Hafen
klarirte, im Abgangshafen von der Regierung des Landes bereits öff
liche Anzeige von der in Betreff der Blockade erhaltenen Mittheil
gemacht worden war. — Ferner wenn ein Schiff, nach Ausweis
auf den Schiffspapieren gemachten Bemerkung, vom Blockadegeschwa
bereits abgewiesen worden war, und sich dann wieder auf dem W
zum blockirten Hafen antreffen läßt. — Endlich, als geringerer V
dachtsgrund, wenn es nach einem in der Nähe des blockirten Hafe
gelegenen nicht blockirten Platz bestimmt war, mit der Weisung, dasel
die weitere Bestimmung zu erfahren, oder in kaufmännischer Redewei
wenn es nach „N. für Ordre“ ausklarirt hatte.

Es leuchtet ein, daß es in allen diesen Fällen immer auf die Ent
scheidung des Prisengerichts ankommt; daß diese aber von allerlei Zufällig
keiten, abgesehen von der subjektiven Auffassung des Richters und dem

Umstande, daß dieser Unterthan des kriegführenden Staates ist, abhangen kann, ist für den Betheiligten eine mißliche Möglichkeit im Falle der völligen Unschuld. Das Schiff konnte direkt ausklarirt sein, jedoch mit der mündlichen Weisung an den Schiffer, auf dem Wege zum Bestimmungsplatze Nachricht über den Stand der Dinge einzuziehen; denn die Wahrscheinlichkeit der Aufhebung der Blockade konnte bei der letzten Nachricht fast zur Gewißheit gediehen sein, so daß man den Zeitverlust des Abwartens der nächsten Nachricht ersparen wollte. — Ein Schiff konnte nach der Abweisung Schaden erlitten haben, oder Mangel an Proviant haben, und hinter einem schützenden Vorgebirge repariren, oder das Blockadegeschwader um Hülfe ansprechen wollen; — kurz es können bei allem durch die Umstände gerechtfertigten Verdachte ganz lautere Beweggründe den Schiffer in seinem Verfahren geleitet haben, und doch ist in Kriegszeiten die Möglichkeit eines großen Verlustes, wenigstens des Zeitverlustes während der Aufbringung und gerichtlichen Verhandlungen immer vorhanden, und mit völliger Sicherheit ist alsdann keine Unternehmung zu vollführen, wenn auch die Bekanntschaft mit einschlagenden Gesetzen und Vorschriften und Entscheidungen früherer Fälle manchen nützlichen Wink ertheilen mag.

Unter den Entscheidungen in Prisensachen werden die des Oberrichters Sir William Scott als ein Muster von Sachkunde und Unparteilichkeit dargestellt. — Die maßgebenden Gründe, die darin zur Anwendung kamen, wenn es sich darum handelte, ob ein Blockadebruch stattfand oder beabsichtigt ward, sind folgende:

Es muß eine officielle Anzeige an die Neutralen, die Blockade betreffend, stattgefunden haben. Der Blockadezustand muß effektiv sein. Die Blockade muß dieselbe für alle Nationen sein. Es dürfen häufige Ausnahmen nicht gemacht werden. — Straffällig wird ein Schiff, wenn es ausklarirt war mit der Absicht, einen Blockadebruch zu begehen; wenn es abgewiesen war, und zurückkehrte, ohne durch Sturm ɪc. dazu gezwungen worden zu sein; wenn es während der Blockade eingesegelt war, und nun in Ballast wieder aussegelt (denn neutrale Schiffe in Ballast läßt man sonst ungehindert auspassiren); wenn es beladen aus einem blockirten Hafen zu segeln versuchte, und Kunde von der existirenden Blockade hatte; doch gilt als Ausnahme der Fall, wenn vor Erklärung der Blockade eine Ladung mit neutralem Gelde eingekauft war; so wie wenn ein beladenes Schiff, das sich auf der Reise nach einem dritten Platze befindet, im Hafen durch die Blockade überrascht wurde; ein dem Feinde nach der Errichtung der Blockade abgekauftes Schiff darf jedoch den Hafen nicht verlassen, selbst nicht im Ballast.

Wie ist das Verhältniß von Schiff und Ladung zu ein
den Versicherern gegenüber
1) im Fall das Auslaufen des Schiffes durch die Blockade
wird?
2) wenn der Bestimmungsplatz des Schiffes blockirt ist?

Zu 1. Wird ein Schiff, ehe mit dem Beladen desselben b
gemacht ist, durch Blockade am demnächstigen Auslaufen verh
ist der Befrachtungscontract aufgehoben, ohne gegenseitige Ents
zwischen Befrachter und Verfrachter. Die Versicherung tritt auß
denn der Versicherer hat noch keine Gefahr gelaufen. S. Rist
Ist dagegen mit dem Beladen des Schiffes bereits angefangen
als die Blockade eintrat, so bleibt der Frachtcontract in Kraft.
Regel wird in solchem Falle das Kost- und Monatsgeld der
mannschaft (s. diesen Artikel) als Havarie grosse berechnet, wi
selbst das sonst in diesem Punkte so strenge spanische Handelsg
Art. 769 bestimmt. Es steht dann dem Ablader frei, auf seine
die Waaren für die Zeit der Behinderung aus dem Schiffe zu n
jedoch unter der Bedingung, sie nach aufgehobener Blockade
einzuladen, oder dem Verfrachter Schadenersatz zu leisten. — De
sicherer kommt übrigens für Schäden und Kosten nur dann in A
wenn die Versicherung gegen alle Gefahr geschlossen wurde.

Zu 2. Wenn der Bestimmungsplatz des Schiffes blockirt ist.

Hier wird es darauf ankommen, ob dem Capitain für solche
bereits bei der Abfahrt ein anderer Loßplatz angewiesen war oder
War dies geschehen, so tritt der Loßplatz in Betreff der Frachtza
ganz in die Stelle des ursprünglichen Bestimmungsplatzes. Wa
nicht geschehen, so ist es das Rathsamste für den Capitain, den nä
nicht blockirten Hafen anzulaufen, um dort entweder das End
Blockade oder die Verfügung der Befrachter abzuwarten. Für so
Aufenthalt wird dann in der Regel Kost- und Monatsgeld vergütet.
der Abgangshafen eben so leicht als ein anderer Hafen zu erreichen
ist es natürlich, daß das Schiff dahin zurückkehrt. Eine Erhöhung
Fracht tritt niemals ein. Schiffe, die monatweise befrachtet sind, erha
die Fracht für die Hinreise. (Span. H.-G. 771.)

Das Verhältniß des Versicherten zum Versicherer betreffend,
vergütet dieser nur dann Schäden und Kosten, welche aus der Abweisu
entstehen, wenn die Versicherung für alle Gefahr geschlossen ist. Enth
die Polize die Clausel: „frei von Kriegsmolest“, so endigt der Ri
der Versicherer, wenn nicht anders ausbedungen, im Augenblicke d
Abweisung. Die Clausel: blos für Seegefahr läßt den Risiko bis z

Ankunft im nächsten Hafen fortdauern. Bei einer Versicherung ohne beschränkende Clausel tritt der Hafen, wohin das Schiff verwiesen wird, gleichsam in die Stelle des Bestimmungsplatzes: Alles bei Versicherung für bestimmte Reisen.

Die Bedingungen der Bremer Versicherer von 1854 enthalten darüber im §. 41 folgende Bestimmungen: Die Versicherung bleibt in Kraft bis zu dem Platze, nach welchem das Schiff verwiesen wird, oder nach welchem zu segeln der Schiffer sich veranlaßt findet; endigt für Schiffe in Ballast mit der Ankunft daselbst, für beladene Schiffe, so wie für die Fracht mit dem Ablauf der gesetzlichen Frist zum Löschen. — Hier wird alsdann der §. 4 angezogen, welcher festsetzt, daß bei Versicherung auf Schiffe die Gefahr mit dem 21sten Tage nach Ankunft auf dem Löschplatze endigt, wenn und soweit nicht erhebliche und unvermeidliche, von dem Versicherten zu erweisende Umstände eine längere Zeit zum Löschen erforderlich machen; daß aber, wenn die Entladung vor dem 21sten Tage beendigt ist, auch dann schon die Gefahr für den Versicherer beendigt ist. — Im Zweifel wird wohl anzunehmen sein, daß nach obigen Bestimmungen der Risiko jedenfalls mit dem 21sten Tage enden soll, und daß etwa der Umstand, daß der Schiffer noch keine Ordre zum Löschen hat, nicht als ein unvermeidliches Hinderniß, welches den Risiko verlängert, angesehen werden soll; denn gleich im zweiten Abschnitt dieses Artikels heißt es:

„Für die in einem solchen Schiffe befindlichen Waaren bleibt die Versicherung noch weitere drei Monate, vom Tage der Ankunft an gedachtem Platze in Kraft, wenn sie während dieser Frist nicht ausgeladen werden; sie erstreckt sich für dieselben in solchem Fall auch wieder bis zum Bestimmungsplatze, wenn nach aufgehobener Blockade desselben, innerhalb dieser Frist, das Schiff seine Reise dahin fortsetzt.“

Sonst hört laut §. 3 die Gefahr für den Versicherer auf, wenn die Güter ans Land gebracht sind, oder mit dem 15ten Tage nach Ankunft, wenn nicht erhebliche und unvermeidliche, auch zu erweisende Hindernisse die Entladung verzögert. — Diese Ausdehnung auf weitere drei Monate ist also eine ausnahmsweise Vergünstigung für die Ladung, denn sollte sie dies nicht sein, und sollte etwa die mangelnde Ordre zum Lossen als ein unvermeidliches Hinderniß gelten, so hätte die Beziehung auf den §. 3 genügt.

Ferner heißt es im obigen Artikel:

„Sollte sich bis zur Ankunft an einem solchen Platze Beschädigung am Schiffe oder an den Waaren ergeben, welche nach diesen Bedingungen von dem Versicherer zu vergüten ist, so ist in deren Betreff auf vorge-

schriebene Weise (die hier angezogenen §§. 60—63 handeln v
gung, Taxation und Verkauf) zu verfahren, und tritt dabei f
die gleiche Berechnung ein, als hätten sie in einem Nothhafe
werden müssen."

Erreichen nämlich Waaren den Bestimmungsplatz, so wir
beschädigung der Unterschied zwischen dem Werthe, welchen
schädigter Ankunft die Waare nach dem Marktpreise am Ver
gehabt haben würde, und dem Ertrage, welchen der Verkauf a
verhältnißmäßig von der versicherten Summe vergütet. Jene
wird durch Taxation bestimmt, und da in demselben wie eben
Auctionsertrage Fracht, Zoll und Unkosten enthalten sind, so
Berechnung des Schadens auf Grund des Unterschiedes zwische
beiden Summen, welche beiläufig bemerkt, jetzt fast allenthalben
richtigste anerkannt ist, kurzweg als Brutto gegen Brutto be
Der Ausfall im Ertrage wird dann verhältnißmäßig vergütet, d
selben Prozente, welche dieser Ausfall über den gesunden Wer
stellen, werden von der versicherten Summe des beschädigt ver
vergütet. Ist aber die versicherte Summe größer als der gesunde
was bei rückgängigen Conjunkturen sich mitunter ereignet, so wi
gefundene Ausfall als Schaden vergütet.

Dagegen kommt es bei Waaren, die im Nothhafen verkauft
den, auf die Taxation des Werths nicht an, um den Schaden zu fi
sondern der Unterschied zwischen dem reinen Verkaufsertrage un
versicherten Summe wird alsdann vergütet.

Endlich bestimmt der Artikel in Betreff der Fracht:

„Auf versicherte Fracht ist das zu ersetzen, was die Ladungsi
essenten nach Landesgesetzen desjenigen Hafens, wo die Waaren au
laden werden, an der Fracht zu kürzen befugt sind."

Fügt man dieser Bestimmung noch die Worte hinzu: „mit A
nahme der wegen schlechter Stauung und Garnirung etwa gemach
Abzüge" — so hat man eine Grundregel, die in den meisten Fäl
stichhaltig ist, wo es sich um Partikularschäden auf Frachtgelder hand
So hat auch der Hamb. Allgem. Plan im §. 105 die ähnliche Besti
mung, wo von Schäden auf Frachtversicherung die Rede ist: „Bei d
Versicherung auf die Fracht eines Schiffes ist der Versicherte berechtig
das zu fordern, was der Empfänger der Ladung berechtigt ist wege
Seeschäden zu kürzen."

Bodmerei: engl. bottomry; franz. contrat a la grosse; span
contrato á la gruesa oder préstamo á riesgo maritimo.

Bodmereibrief: engl. bottomry bond; franz. lettre de grosse; span. póliza del contrato á la gruesa, oder escritura statt póliza. Bodmerei ist ein Vertrag zwischen einem Geldgeber und einem Geldaufnehmer, wobei eine Summe Geldes vorgeschossen und dafür eine Vergütung, Prämie genannt, ausbedungen, zugleich aber ein Unterpfand gestellt wird, nämlich das Schiff, oder die Ladung, oder Schiff und Fracht, oder wie es am häufigsten vorkommt, Schiff, Fracht und Ladung zusammen; wobei sich ferner, was die getreue Erfüllung des Vertrages anbetrifft, der Schiffer mit seiner Person verbürgt. Vergeht das Unterpfand durch irgend welche Seeunfälle, wozu, wenn nicht das Gegentheil ausdrücklich ausbedungen wurde, auch feindliche Nehmung und Seeraub gehört, oder wird es dadurch vermindert, so verliert der Geldgeber sein Recht an die vorgeschossenen Gelder und an die Prämie, insoweit das eine oder das andere nicht aus dem, was von dem Unterpfand übrig bleibt, gut gemacht werden kann; erreicht aber der verbundene Gegenstand seinen Bestimmungsplatz, so muß die Hauptsumme nebst der Prämie bezahlt werden. (Holl. H.=G. 569 ähnlich.)

Ueber diesen Vertrag wird ein Dokument ausgefertigt, dessen Form in den verschiedenen Staaten verschieden ist, in welchem aber überall die oben angedeuteten Hauptbestandtheile näher bezeichnet werden; ferner wird darin angegeben, für welche Reise das Darlehen stattfindet, und zu welcher Zeit es zurückgegeben werden soll. In der Regel wird dies Dokument, oder wie wir es nennen, der Bodmereibrief, von öffentlichen Beamten, Notaren oder Schiffsmaklern ausgefertigt und in deren Gegenwart von dem Geldaufnehmer (dem Schiffer) unterschrieben.

Die Gültigkeit des Contraktes wird durch die Nothwendigkeit der Geldaufnahme und die Unmöglichkeit der Geldanschaffung auf anderm Wege als dem der Bodmerei wesentlich bedingt, wenn hier und da in der Praxis auch wohl ziemlich oberflächlich verfahren wird. Der Geldgeber muß, wenn er sicher gehen will, dafür sorgen, daß er nöthigenfalls beweisen kann, er habe sich beim Anleihen des Geldes überzeugt, solches sei zur Instandsetzung des Schiffes nothwendig verwendet worden. Ferner darf, schon nach allgemeinen Rechtsbegriffen, kein Geld auf Bodmerei hergegeben werden, wenn der präsumtive Geber weiß, der Schiffer könne sich auf wohlfeilere Art, etwa durch Wechselziehung auf seinen Rheder, oder sonst helfen. Für den Schiffer ist es namentlich von der größten Wichtigkeit, über die oben angegebenen Punkte sich gehörig ausweisen zu können. Im Uebrigen ist der Contrakt an keine besondere Form gebunden, nur muß darin ausgesprochen sein, daß der Schiffer ohne das angeliehene Geld die Reise nicht habe fortsetzen können;

daß dafür Schiff und Ladung, oder eines von Beiden, zum Pfa
setzt worden; daß der Geldgeber das hergeliehene Geld nebst der
nach Ankunft des Schiffes am Bestimmungsplatze wieder erhalter
und endlich, daß der Geldgeber die Seegefahr übernommen habe.

Die Zahlung der im Bodmereibrief genannten Summe muß,
die Ladung mit verpfändet ist, nach Ankunft des Schiffes am B
mungsplatze vor Oeffnung der Luken geschehen; doch gilt die Bod
schuld als zahlbar, sobald das Schiff den Bestimmungshafen erreich
von welchem Augenblick der Seerisiko aufhört und die persönliche
pflichtung des Schiffers, jedoch unter fortdauerndem Pfandrecht, ei
In den meisten Fällen wird es jedoch nicht möglich sein, gleich
Ankunft des Schiffes den zur Deckung der Bodmereischuld erforder
Betrag für jeden der Betheiligten zu bestimmen, weshalb dann ent
dem Inhaber des Bodmereibriefs genügende Sicherheit gegeben
(z. B. Schiff und Fracht) und ihm Verzugszinsen bis zur Bezah
der Bodmereischuld vergütet werden; oder, wenn solche Sicherstel
nicht thunlich, wird sofort von den Ladungsinteressenten allein od
Gemeinschaft mit dem Schiffer oder Rheder die nöthige Zahlung
sammengeschossen.

Es liegt in der Natur des Bodmereivertrags, daß in solchen Fä
wo der Schiffer genöthigt wurde, in verschiedenen Häfen Geld
Bodmerei zu nehmen, die zuletzt geschlossene Anleihe der ältern vorg
weil ohne die letzte Bodmerei das Schiff den Bestimmungsplatz n
erreichen konnte, und dem ersten Bodmereigeber also in solchem Falle
Geld ganz gewiß verloren ging; während er bei Ankunft des Schi
am Loßplatze, wozu eben die jüngste Schuld verhelfen mußte, Aussi
hat, mindestens einen Theil zu retten.

Nach diesen allgemeinen Umrissen ist der Vollständigkeit wegen no
manches Einzelne anzuführen, das sich theils in Gesetzen, theils in d
bekanntesten Lehrbüchern findet, theils aber aus der Natur der Sac
hervorgeht. Jenes unterscheidend zu würdigen, behalte ich mir no
vor; doch muß als allgemeine Vorbemerkung gesagt werden, daß manch
Förmlichkeiten und Vorschriften wohl nur aus Mißverständniß dort au
genommen sind.

1) Die Befugniß des Schiffers zur Aufnahme von Geldern au
Bodmerei ist in allen Seegesetzen einiger Beschränkung unterworfen. So
darf er am Wohnorte des Rheders oder in dessen Nähe eine Bodmerei-
schuld nur mit dessen Zustimmung contrahiren. In fremden Häfen wird
er zunächst versuchen, Wechsel auf seinen Rheder zu begeben; wenn es
aber nicht thunlich auf andere, wohlfeilere Weise sich Geld zu verschaffen,

darf er zur Bodmerei schreiten. Wissentlich darf er Schiff und Ladung über deren Werth nicht verpfänden, bei persönlicher Verantwortlichkeit.

2) Wird eine Bodmerei im Abgangshafen geschlossen, ohne daß eine Havarie stattgefunden hatte, als das Schiff ganz oder zum Theil beladen war, also nur um das Schiff in den Stand zu setzen, eine Fracht zu verdienen, so kann auch nur Schiff und Fracht verbodmet werden. Ob aber, wie mitunter in Lehrbüchern angegeben wird, der Rheder eine eigentliche Bodmereischuld kontrahiren kann, ist doch wohl in Zweifel zu ziehen, es sei denn, daß er die Reise mitmache. Denn in fast allen Bodmereibriefen wird die persönliche Haftung des Bodmereinehmers für die treue Erfüllung des Contraktes ausgesprochen, und wo dies nicht ausdrücklich geschehen, liegt diese Haftung in der Natur der Sache selbst, oder sie wird durch Landesgesetze zur Pflicht gemacht. Angenommen nun ein Rheder verpfändet sein Schiff, und am Bestimmungsplatze angekommen verweigert der Capitain die Einlösung des Bodmereibriefes unter der (wahren oder falschen) Einrede, von jenem Contrakte nichts zu wissen: welche Weitläuftigkeiten für den Inhaber des Bodmereibriefes! — Uebrigens ist die spezielle Befugniß des Rheders zur Contrahirung von Bodmereischulden, weil in der Praxis von keinem Werth, in guten Gesetzbüchern nicht zu finden; im Gegentheil findet sich häufig die Vorschrift, wie es gehalten werden soll, wenn einer oder mehrere von den Rhedern mit dem Beitrage zu den Ausrüstungskosten im Rückstande bleiben: alsdann soll der Schiffer befugt sein, das Fehlende auf Bodmerei zu nehmen. Holl. H.-G. 342. Franz. do. 233.

3) Die Form des Bodmereibriefes ist verschieden. In England wird zunächst unter Verbindlichkeit des Schiffers zur Bezahlung einer Conventionalstrafe die Wiedererstattung der angeliehenen Summe nebst der Prämie angelobt, dann die Nothwendigkeit des Anlehens ausgesprochen, die Uebernahme der Seegefahr von Seiten des Gebers festgesetzt, so wie die Bezeichnung des verpfändeten Gegenstandes aufgenommen. — An gesetzlichen Vorschriften über die Form des Bodmereibriefes fehlt es in England; in gerichtlichen Entscheidungen wird vor Allem darauf gesehen, ob der fragliche Contrakt aus der Natur des Geschäfts als ein Bodmereibrief anzuerkennen ist; mangelhafte Form wird dann nicht berücksichtigt. — Ein sehr ausführliches in Nassau, auf den Bahama-Inseln gebräuchliches Formular enthält im Wesentlichen das Folgende: Bezeichnung des Schiffes, Schiffers und der Reise, des augenblicklichen Aufenthaltorts, der Ladung, der dem Schiffe zugestoßenen Unfälle, der schuldig gewordenen Summen und wozu solche verwendet; der Bedürftigkeit des Schiffers und daraus sich ergebende Nothwendigkeit zur Zeich-

nung eines Bodmereibriefes, der Prämie, ferner Nennung des Gel Bezeichnung des Unterpfandes, Verpfändung desselben durch den zur Sicherstellung des Geldgebers, nähere Beschreibung des Schiff des Bestandes der Ladung, welches Alles nebst der Fracht als Unt gelten soll. Angabe der Frist innerhalb welcher die Zahlung a stimmungsplatz geleistet werden soll, so wie der Verzugszinsen, pflichtung des Schiffers mit dem Schiffe auf geradem Wege zu stimmungsplatze zu fahren, und daselbst Schiff und Ladung a Inhaber des Bodmereibriefes abzuliefern, wobei die Gefahren de und alle unvermeidliche dem Schiffe zustoßende Unfälle ausgesch sind; Verhaftung von Schiff und Ladung bis zur Bezahlung der mereischuld; Uebernahme der Seegefahr durch den Geldgeber au Reise vom Hafen, wo die Bodmereischuld geschlossen wurde, bis Bestimmungsplatze; nähere Bezeichnung der Gefahren, welche der geber übernimmt, nämlich: der See, der Winde, des Feuers, Strandens, des Schiffbruchs, der Feinde und falschen Freunde, A tung von Fürsten und Repressalien während der ganzen Reise, w jedoch Barratterie des Schiffers, Havarie grosse und partikulaire drücklich ausgeschlossen werden; Anfang der Gefahr bei Antritt Reise, Ende derselben 24 Stunden nach Ankunft; Ort; Datum; Un schrift des Schiffers, unter Beglaubigung von Notar und Zeugen. (vorliegenden Bodmereibriefe war die Zahlung auf 24 Stunden Ankunft und auch das Ende der Gefahr 24 Stunden nach Anku festgesetzt; in einem Bodmereibriefe von Boston 72 Stunden nach kunft, und vor dem Oeffnen der Luken.) Das holl. Handelsgesetzb §. 570 enthält nur die Vorschrift, ein Bodmerei-Contrakt müsse schri lich gemacht werden. Dann zählt es die Bestandtheile desselben a indem es sagt: „Derselbe enthält: den Namen des Geldgebers und Geldaufnehmers; die als Darlehn vorgeschossene Hauptsumme und Prämie, die man übereingekommen ist, für die Seegefahr zu zahle die Gegenstände, die für das Darlehn insbesondere verbunden sind; Namen des Schiffes und des Schiffers; ob das Darlehn stattfindet f eine oder mehrere Reisen, für welche Reise und für welche Zeit; d Zeit der Zurückgabe des aufgenommenen Geldes; den Ort und den Ta des Abschlusses der Bodmerei." — Aehnliche Angaben finden sich i franz. Handelsgesetzbuch. — Das preuß. Landrecht §. 2393 verlang ausdrücklich die Aufnahme der meisten im holländ. Gesetz angegebene Bestandtheile im Bodmereibriefe.

4) Ein Bodmereibrief ist übertragbar. Entweder der als Inhaber Bezeichnete kann ihn durch Indossement an einen Dritten übermachen,

oder, falls der Bodmereibrief „an Ordre“ ausgestellt war, kann derselbe in blanco indossirt werden. In beiden Fällen tritt derjenige, welcher den Bodmereibrief bei Ankunft des Schiffes in Händen hat (der Indossat, Cessionair) ganz in die Rechte des Geldgebers. — Ueberflüssig ist es daher, wenn, wie in manchen Lehrbüchern geschieht, hier die Analogie mit Wechseln und die Anwendung des Wechselrechts herbeigezogen wird. — Auch die hin und wieder anzutreffende Unterscheidung von Bodmereibriefen, die an Ordre ausgestellt sind, und solchen, in welchen der Gelderheber namhaft gemacht ward, zufolge welcher nur die erstere Gattung übertragbar sein soll, ist in der Praxis von geringem Werthe; der Geldgeber hat nämlich nicht immer, oder nur selten, am Bestimmungsplatz ein befreundetes Haus, dem er die Einziehung der Bodmereischuld anvertrauen kann, und so ist es für ihn der natürlichste Ausweg, daß er sich an einen dritten Platz wendet, von wo aus jene Einziehung mit Sicherheit geschehen kann. Uebrigens ist es ein empfehlenswerther Gebrauch, da wo der Inhaber namhaft gemacht wird, die Worte beizufügen: „oder an dessen Ordre“; denn in manchen Gesetzen findet sich die Bestimmung, daß Bodmereien, wenn sie an Ordre lauten, an Dritte durch Indossament übertragen werden können.

5) Gegenstand der Bodmerei darf sein:

a. In allen Fällen, wo die aufzunehmenden Gelder im Abgangshafen vor Beladung des Schiffes zur Instandsetzung desselben verwendet wurden, darf nur das Schiff verbodmet werden. Dies versteht sich von selbst, denn die Ladung, der jene verwendeten Gelder in keiner Beziehung zu Gute kommen, zu deren Fortschaffung der Schiffer vertragsmäßig (durch Charteparthie, so wie durch Connossement) ein seefähiges Schiff stellen mußte, darf nicht von vorn herein mit Bodmerei beschwert und dadurch dem Empfänger vorenthalten werden. — In solchen Fällen darf in der Regel auch die zu verdienende Fracht mit verbodmet werden, doch machen Spanien und Frankreich darin eine Ausnahme, wenngleich nach spanischen Gesetzen da, wo nur das Schiff verbodmet wurde und bei Ankunft dasselbe nicht zur Bezahlung der Bodmereischuld hinreichte, die Fracht mit eintreten muß. Vergl. Span. Ges. 819. 820. Franz. Cod. de Com. 318. — Jene Bestimmung, daß die Fracht dem Bodmereigeber so weit zukommt, als er sich aus dem Ertrage des Schiffes nicht erholen kann, steht vereinzelt da, ist aber wohl überall anwendbar, wo das Schiff allein bezeichnet ward, denn die Fracht ist ein Produkt des Schiffes während der Reise, und der Bodmereinehmer (der Schiffer als Stellvertreter des Rheders) ist dieselbe Person, welche für den Rheder die Fracht erhebt. Und da würde es doch sonderbar sein, wenn der Schuldner dasjenige,

nung eines Bodmereibriefes, der Prämie, ferner Nennung des Gel
Bezeichnung des Unterpfandes, Verpfändung desselben durch den
zur Sicherstellung des Geldgebers, nähere Beschreibung des Schi
des Bestandes der Ladung, welches Alles nebst der Fracht als Un
gelten soll. Angabe der Frist innerhalb welcher die Zahlung
stimmungsplatz geleistet werden soll, so wie der Verzugszinsen
pflichtung des Schiffers mit dem Schiffe auf geradem Wege zu
stimmungsplatze zu fahren, und daselbst Schiff und Ladung
Inhaber des Bodmereibriefes abzuliefern, wobei die Gefahren d
und alle unvermeidliche dem Schiffe zustoßende Unfälle ausgese
sind; Verhaftung von Schiff und Ladung bis zur Bezahlung der
mereischuld; Uebernahme der Seegefahr durch den Geldgeber a
Reise vom Hafen, wo die Bodmereischuld geschlossen wurde, bis
Bestimmungsplatze; nähere Bezeichnung der Gefahren, welche der
geber übernimmt, nämlich: der See, der Winde, des Feuers,
Strandens, des Schiffbruchs, der Feinde und falschen Freunde, A
tung von Fürsten und Repressalien während der ganzen Reise, w
jedoch Barratterie des Schiffers, Havarie grosse und partikulaire
drücklich ausgeschlossen werden; Anfang der Gefahr bei Antritt
Reise, Ende derselben 24 Stunden nach Ankunft; Ort; Datum; U
schrift des Schiffers, unter Beglaubigung von Notar und Zeugen.
vorliegenden Bodmereibriefe war die Zahlung auf 24 Stunden
Ankunft und auch das Ende der Gefahr 24 Stunden nach Ank
festgesetzt; in einem Bodmereibriefe von Boston 72 Stunden nach
kunft, und vor dem Oeffnen der Luken.) Das holl. Handelsgesetzb
§. 570 enthält nur die Vorschrift, ein Bodmerei-Contrakt müsse schr
lich gemacht werden. Dann zählt es die Bestandtheile desselben a
indem es sagt: „Derselbe enthält: den Namen des Geldgebers und
Geldaufnehmers; die als Darlehn vorgeschossene Hauptsumme und
Prämie, die man übereingekommen ist, für die Seegefahr zu zahle
die Gegenstände, die für das Darlehn insbesondere verbunden sind;
Namen des Schiffes und des Schiffers; ob das Darlehn stattfindet f
eine oder mehrere Reisen, für welche Reise und für welche Zeit;
Zeit der Zurückgabe des aufgenommenen Geldes; den Ort und den Ta
des Abschlusses der Bodmerei.“ — Aehnliche Angaben finden sich i
franz. Handelsgesetzbuch. — Das preuß. Landrecht §. 2393 verlang
ausdrücklich die Aufnahme der meisten im holländ. Gesetz angegebene
Bestandtheile im Bodmereibriefe.

4) Ein Bodmereibrief ist übertragbar. Entweder der als Inhaber
Bezeichnete kann ihn durch Indossement an einen Dritten übermachen,

oder, falls der Bodmereibrief „an Ordre“ ausgestellt war, kann derselbe in blanco indossirt werden. In beiden Fällen tritt derjenige, welcher den Bodmereibrief bei Ankunft des Schiffes in Händen hat (der Indossat, Cessionair) ganz in die Rechte des Geldgebers. — Ueberflüssig ist es daher, wenn, wie in manchen Lehrbüchern geschieht, hier die Analogie mit Wechseln und die Anwendung des Wechselrechts herbeigezogen wird. — Auch die hin und wieder anzutreffende Unterscheidung von Bodmereibriefen, die an Ordre ausgestellt sind, und solchen, in welchen der Gelderheber namhaft gemacht ward, zufolge welcher nur die erstere Gattung übertragbar sein soll, ist in der Praxis von geringem Werthe; der Geldgeber hat nämlich nicht immer, oder nur selten, am Bestimmungsplatz ein befreundetes Haus, dem er die Einziehung der Bodmereischuld anvertrauen kann, und so ist es für ihn der natürlichste Ausweg, daß er sich an einen dritten Platz wendet, von wo aus jene Einziehung mit Sicherheit geschehen kann. Uebrigens ist es ein empfehlenswerther Gebrauch, da wo der Inhaber namhaft gemacht wird, die Worte beizufügen: „oder an dessen Ordre“; denn in manchen Gesetzen findet sich die Bestimmung, daß Bodmereien, wenn sie an Ordre lauten, an Dritte durch Indossament übertragen werden können.

5) Gegenstand der Bodmerei darf sein:

a. In allen Fällen, wo die aufzunehmenden Gelder im Abgangshafen vor Beladung des Schiffes zur Instandsetzung desselben verwendet wurden, darf nur das Schiff verbodmet werden. Dies versteht sich von selbst, denn die Ladung, der jene verwendeten Gelder in keiner Beziehung zu Gute kommen, zu deren Fortschaffung der Schiffer vertragsmäßig (durch Chartepartie, so wie durch Connossement) ein seefähiges Schiff stellen mußte, darf nicht von vorn herein mit Bodmerei beschwert und dadurch dem Empfänger vorenthalten werden. — In solchen Fällen darf in der Regel auch die zu verdienende Fracht mit verbodmet werden, doch machen Spanien und Frankreich darin eine Ausnahme, wenngleich nach spanischen Gesetzen da, wo nur das Schiff verbodmet wurde und bei Ankunft dasselbe nicht zur Bezahlung der Bodmereischuld hinreichte, die Fracht mit eintreten muß. Vergl. Span. Ges. 819. 820. Franz. Cod. de Com. 318. — Jene Bestimmung, daß die Fracht dem Bodmereigeber so weit zukommt, als er sich aus dem Ertrage des Schiffes nicht erholen kann, steht vereinzelt da, ist aber wohl überall anwendbar, wo das Schiff allein bezeichnet ward, denn die Fracht ist ein Produkt des Schiffes während der Reise, und der Bodmereinehmer (der Schiffer als Stellvertreter des Rheders) ist dieselbe Person, welche für den Rheder die Fracht erhebt. Und da würde es doch sonderbar sein, wenn der Schuldner dasjenige,

was gleichsam ein Anhängsel des verbodmeten Schiffes ist und nur durch die Verbodmung verdient werden konnte, dem Gläubiger nicht abtreten sollte.

b. In Nothhäfen ist es dem Schiffer nach fast allen Gesetzen erlaubt, Schiff und Ladung zu verbodmen. Wegen der Fracht siehe Obiges. Unter gewissen Umständen kann auch der Abgangshafen zum Nothhafen werden: wenn nämlich, nachdem das Schiff beladen worden, dasselbe eine Havarie erleidet; abgesehen davon, wenn es bereits in See war und wegen Seeschaden zum Abgangshafen zurückkehren mußte.

6) In manchen Gesetzen findet sich das Verbot, auf die Gage der Mannschaft Geld auf Bodmerei darzuleihen. Daraus ist zu schließen, daß früher dergleichen Anleihen vorgekommen sind und, wie leicht erklärlich, zu mancherlei Uebelständen Anlaß gegeben haben. Jetzt hört man von solchen Schuldverhältnissen nicht.

7) Alles, was Gegenstand einer Bodmerei sein darf, kann höchstens bis zu seinem vollen Werthe verpfändet werden. Findet sich das Gegentheil, so kann, nach holländischen Gesetzen §. 576, auf Verlangen des Geldgebers die Geldaufnahme für nichtig erklärt werden, wenn bewiesen wird, daß von Seiten des Geldaufnehmers Betrug stattgefunden hat. Hat kein Betrug stattgefunden, so ist der Contract gültig bis zu dem Betrage des Werths der für die vorgeschossene Summe verbundenen Gegenstände; der Ueberschuß der aufgenommenen Summe wird mit den gesetzlichen Zinsen zurückgegeben.

In der Praxis wird die erwähnte gesetzliche Vorschrift übrigens selten zur Anwendung kommen. Der Werth, welchen die zu verbodmenden Gegenstände im Abgangshafen, wo die Bodmereischuld contrahirt werden soll, haben, denn nur dieser Werth kann gemeint sein, ist von demjenigen, der Geld auf Bodmerei hergeben will, leicht zu erfragen, und es ist also seine Sache, ob er den Werth für genügend hält, um daraus die Bezahlung der Schuld erwarten zu können. Es ist nicht leicht abzusehen, auf welche Weise eine Täuschung in dieser Hinsicht stattfinden kann, denn der Werth des Schiffes läßt sich aus der Größe, dem Alter und dem Ursprung desselben, nöthigensfalls durch Taxation ermitteln, und über die Ladung geben die Connossemente und das Manifest Auskunft. Sind die Waaren darin nicht näher bezeichnet und nur als Kaufmannsgut angegeben, so kann vom Schiffer (denn dieser ist doch in der Regel der Geldnehmer) über Inhalt und Werth eine befriedigende Auskunft vernünftigerweise nicht erwartet werden. Eine absichtliche Täuschung zu beweisen, wird also wenigstens sehr schwierig, wenn nicht unmöglich sein. — Ferner hat jenes Gesetz die

Aufhebung des Contractes im Abgangshafen im Auge (denn nach vollendeter Reise, also nach überstandener Gefahr, kann selbstverständlich davon keine Rede sein), und da steht der Anwendbarkeit desselben der Gebrauch entgegen, die nöthigen Gelder erst nach dem Verbrauch derselben aufzunehmen, also kurz vor Fortsetzung der Reise. Wie sich da aber noch Entdeckungen machen lassen sollen, die den zu geringen Werth der Gegenstände als Resultat ergeben, ist nicht leicht einzusehen.

Im spanischen Handelsgesetzbuch findet sich die aus älteren Seerechten herübergenommene Beschränkung eines Bodmerei-Anlehens auf drei Viertel des Werthes vom Schiffe; die Ladung kann für den vollen Werth, den sie in jenem Hafen hat, von wo die Gefahr anfängt, aber nicht für mehr, verbodmet werden (Art. 822). Mehrbetrag wird nebst Zinsen zurückgegeben, im Fall des Betrugs von Seiten des Nehmers auch Bodmerei-Prämie. (Art. 823.)

Diese Vorschriften schließen sich schon mehr ans Leben an. Jene Beschränkung mag unter gewissen Umständen streng erscheinen, ist aber genau betrachtet von praktischem Werth. Verbodmet der Schiffer den vollen Werth seines Schiffes, so hat er an der Erhaltung desselben kein Interesse, denn bei glücklicher Ankunft muß er die Schuld bezahlen, von welcher der Untergang des Schiffes ihn befreit. — Ferner bestimmt das spanische Gesetz mit klaren Worten, wie es gehalten werden soll, wenn es sich erweiset, daß ein größerer Betrag auf Bodmerei genommen war, als der Werth im Abgangshafen war, und diese Vorschriften lassen sich sehr gut auf Fälle anwenden, die wohl mitunter vorkommen mögen; wenngleich es besser wäre, die persönliche Haftungspflicht des Bodmereinehmers für die Erstattung jenes Mehrbetrags des Anlehens gegen den verpfändeten Werth mit klaren Worten auszusprechen.

8) Die Vergütung, welche der Bodmereigeber für die geleistete Zahlung, die übernommenene Seegefahr und für die Unkosten, welche ihm aus der Einziehung der Gelder erwachsen, vom Nehmer erhält, wird Bodmerei-Prämie genannt. Die Seegefahr ist nun zwar eben so wie die übrigen Unkosten genau abzuschätzen, und man könnte deshalb versucht sein, die Höhe der Bodmereiprämie nach jenen Faktoren bestimmen zu wollen; da es für den Geber aber noch andere Gefahren giebt, die sich im Voraus nicht bestimmen lassen, z. B. das Insolventwerden des mit der Einziehung und Uebermachung der Gelder beauftragten Hauses am Bestimmungsplatz; in einzelnen Fällen auch das Insolventwerden des Nehmers; so wird die Höhe der Bodmereiprämie allein von der Konkurrenz der zur Uebernahme der Bodmerei sich Meldenden abhängen. —

In der Regel wird die Prämie procentweise angegeben, doch findet man mitunter auch dieselbe in Einer Summe ausgedrückt.

9) Wird auf derselben Reise in verschiedenen Häfen Geld auf Bodmerei genommen, so hat bei Bezahlung der Schuld die letzte Bodmerei vor den frühern Bodmereien den Vorrang, indem das Schiff durch das letzte Geld zur Beendigung der Reise in Stand gesetzt worden ist, ohne dasselbe die älteren Gläubiger also wahrscheinlich alle Sicherheit für ihr Darlehn verloren hätten. Werden dagegen in demselben Nothhafen für dieselbe Reise zu verschiedenen Zeiten mehrere Bodmereicontrakte geschlossen, so haben die Geldgeber unter einander ein gleiches Anrecht an den verbodmeten Gegenstand.

Der Inhaber des letzten Bodmereibriefes kann sich aber erst dann an das verbodmete Schiff halten, nachdem folgende ein Vorzugsrecht vor jeder Bodmerei genießende Forderungen und Unkosten aus dem Erlös desselben bestritten sind, nämlich: Bergelohn, Hülfslohn und Lootsgeld; Hafenunkosten und Lagermiethe für Schiffsgeräth; Monatsgage des Schiffers und der Mannschaft von der letzten Reise; Ausgabe für Lebensmittel, Reparaturen, welche nach geschlossener Bodmerei verwendet wurden; Beitrag zu einer nach geschlossener Bodmerei entstandenen Havarie grosse. (Ist Schiff und Ladung verbodmet, und ersteres nebst der Fracht giebt nach Abzug der oben genannten Kosten keinen genügenden Ertrag, so muß die Ladung den Ausfall decken.) Vergl. Holl. H.-G. 313. 581. Preuß. Landr. 2446. Span. H.-G. 829 u. 596.

Der Art. 596 des spanischen H.-G. ist am ausführlichsten über diesen Gegenstand, weshalb der Inhalt hier in der Kürze angegeben werden mag.

Bei gerichtlichem Verkaufe eines Schiffes zur Befriedigung der Gläubiger genießen folgende Forderungen in der angegebenen Reihenfolge ein Vorzugsrecht:

1) Etwaige Ansprüche des Fiskus gegen das Schiff.
2) Gerichtskosten wegen des Schiffsverkaufs.
3) Lootsgeld, Tonnengeld und sonstige Hafenabgaben.
4) Wächterlohn bis zum Verkauf.
5) Lagermiethe für Schiffsgeräth.
6) Gage des Capitains und der Mannschaft von der letzten Reise.
7) Nothwendige Ausgaben zum Schiffsgebrauch während der letzten Reise, auch etwa zu diesem Zwecke verkaufte Güter.
8) Wenn das Schiff noch keine Reise gemacht, die Ansprüche des Schiffsbaumeisters für gelieferte Arbeit; hat es schon gefahren, dann die Ansprüche des letzten Verkäufers aus unbezahlten Kaufgeldern,

so wie Reparatur- und Ausrüstungskosten nebst Lebensmitteln für die letzte Reise.

9) Bodmerei auf Casko, vor Abgang aus dem letzten Hafen geschlossen.

10) Assekuranzprämie auf Casko für die letzte Reise.

11) Ansprüche der Ladungs-Interessenten wegen nicht gelieferte oder dergestalt beschädigte Güter, daß dieserhalb das Schiff verantwortlich ist.

Die beiden letzten Abtheilungen gehören zwar nicht hierher, doch führen wir sie der Vollständigkeit wegen an, so wie um an anderen Stellen auf den betreffenden Artikel verweisen zu können.

Aus 7) ergiebt sich das Vorzugsrecht der Havarie grosse, von welcher hier selbstverständlich nur dann die Rede sein kann, wenn der Schiffer einen Beitrag zu leisten, nicht aber zu empfangen hat. In letzterm Fall vermehrt sich der Werth des dem Bodmereigeber haftenden Pfandes durch den von Ladungsinteressenten zu leistenden Beitrag.

Bei 6) ist noch zu bemerken, daß in solchen Fällen, wo der Schiffer zugleich der Rheder, also der eigentliche Bodmereischuldner ist, ein Vorzugsrecht auf seine Gage nicht stattfinden dürfte, obwohl die Gesetze hierin keinen Unterschied kennen. Wenigstens sollte ein solcher Unterschied gemacht werden, wenn das Schiff allein in Anspruch kommt; muß zur Befriedigung des Bodmereigebers die Ladung mit eintreten, so kann es den Ladungseigenthümern freilich einerlei sein, ob der Rheder zugleich der Capitain ist oder nicht.

Als letzte Reise ist im Sinne des obigen Paragraphen immer der Weg zu betrachten, den ein Schiff mit derselben Ladung von einem Hafen zu demjenigen machte, wo sein rechter Loßplatz sein sollte, d. h. wo es seine Fracht erhalten und der aus dem Frachtcontract hervorgehenden Verbindlichkeiten entschlagen werden sollte; wenn es in Ballast war, der Weg von demjenigen Hafen, wo es ausgerüstet wurde, um anderwärts Ladung einzunehmen, bis zu dem Hafen, wo die Entladung stattfinden sollte; denn Gage der Mannschaft wird als aus der Fracht fließend angesehen; fällig ist sie also, in Bezug auf das Verhältniß zwischen Schiff und Ladung, am Loßplatze, wenn auch gemeiniglich durch den Privat-Contrakt zwischen Schiffer und Mannschaft festgesetzt wird, daß die Ablöhnung erst im Heimathshafen stattfinden soll. — Hat die Mannschaft nun von frühern Reisen ihre Gage stehen lassen, so kann sie sich doch nicht beim Verkauf des Schiffes an den Ertrag desselben, dem Bodmereigeber gegenüber, halten, sondern nur an den Rheder.

10) Anfang und Ende der Seegefahr für den Geldgeber pflegt im Bodmereibriefe in der Regel genau bezeichnet zu sein. Ist dies unterblieben, dann sollen ihn nach preuß. R. §. 2397 alle die Vorfälle treffen, für welche bei der Seeversicherung der Versicherer einstehen muß. Das holländ. H.-G. 585 enthält für diesen Fall folgende Vorschriften: Die Gefahr der See beginnt für den Geldgeber in Betreff des verbundenen Schiffes in dem Augenblick, wo dasselbe unter Segel gegangen ist, und endigt zu der Zeit, wo das Schiff am Orte seiner Bestimmung den Anker hat fallen lassen, oder wo es fest gemacht worden ist. — Hinsichtlich der Güter, sobald dieselben in das Schiff oder in die Fahrzeuge, womit die Güter an Bord gebracht werden sollen, geladen sind, und falls die Bodmerei auf schon verladene Güter während der Reise geschlossen ist, an dem Tage, an welchem der Contrakt geschlossen worden ist. Ende der Gefahr, sobald die Güter am Bestimmungsplatze gelosset sind, oder hätten gelosset werden müssen.

Aus Obigem ergiebt sich also von selbst, daß im Fall der verbodmete Gegenstand nach Ablauf des für die Dauer der Seegefahr vereinbarten oder durch Gesetze bestimmten Termins durch eine andere Art von Gefahr beschädigt wird oder untergehet, alsdann der Bodmereinehmer mit seinem übrigen Vermögen für Rückzahlung der Bodmereisumme nebst Prämie dem Bodmereigeber persönlich verhaftet bleibt.

Es kommt mitunter vor, daß Geld auf Bodmerei mit der Vergünstigung gegeben wird, die Zahlung erst geraume Zeit nach Ankunft zu leisten, während in der Regel ein Bodmereibrief bei Ankunft des Schiffes am Bestimmungsplatze fällig ist, und von dieser Zeit an bei Nichteinlösung des Bodmereibriefes Verzugszinsen gerechnet werden. Solche Vergünstigung kann aber wohl keinen andern Sinn haben, als den Bodmereinehmer von den Verzugszinsen zu befreien; namentlich kann sie nicht so ausgelegt werden, als habe der Geldgeber damit auch die fernere Gefahr für den verbodmeten Gegenstand übernommen; denn dies hätte ausdrücklich bestimmt werden müssen, indem nach allgemeinen Grundsätzen und dem Inhalt des Bodmereibriefes nur von Seegefahr die Rede sein kann.

11) In vielen Gesetzen findet sich die Bestimmung, daß in Fällen, wo die Reise aufgegeben wird, ehe der Geber irgend eine Gefahr gelaufen hat, das auf Bodmerei angeliehene Geld zurückgefordert werden kann. Prämie wird dann nicht vergütet, wohl aber gesetzmäßige Zinsen. (Span. Ges. 828. Holl. 586, welches speziell der Zinsvergütung erwähnt; diese reicht aber in manchen Fällen zur Entschädigung nicht hin.)

12) Der Untergang des verbodmeten Gegenstandes während der Dauer der vom Geldgeber übernommenen Seegefahr befreiet den Geldnehmer von der Erstattung der Bodmereigelder. Wird der verbodmete Gegenstand durch Seeunfälle im Werth vermindert, so haftet der Geldnehmer nur so weit dieser verminderte Werth zur Bezahlung der Bodmereischuld hinreicht.

13) Dagegen ist innerer Verderb des verbodmeten Gegenstandes nicht zu Lasten des Geldgebers. Dies ist in mehreren Gesetzbüchern ausdrücklich bestimmt. — Vergl. Preuß. L.=R. §. 2435 (innerer Verderb oder Abschlag des Preises). Holl. H.=G. 587 (innerer Verderb, oder Schaden durch Zuthun, Betrügerei, Muthwille oder Nachlässigkeit des Geldnehmers). Span. H.=G. 832 (innerer Verderb, Betrug oder Schuld des Nehmers, Baratterie des Schiffers oder der Mannschaft ꝛc.). — Immer jedoch vorausgesetzt, daß im Bodmereibrief nicht eine positive Uebernahme auch dieser Gefahr vereinbart worden ist. — Bei einigen Schriftstellern findet sich die Ansicht, wenn innerer Verderb durch eine ungewöhnlich lange Seereise entstanden sei, so müsse der Geldgeber sich mit dem Werth des zu Lande gebrachten begnügen. Obigen Gesetzen gegenüber lässet sich diese Ansicht jedoch nicht begründen, denn sollte eine Ausnahme gelten, warum dann nicht auch mehrere. Ueberdies kann eine durch Sturm, selbst durch Verlust der Segel, verlängerte Reise nicht als eine Seegefahr gelten, so viel Schaden indirekt auch dadurch entstehen kann, als Mehrbetrag der Gage, verfehlte Conjunktur, Zinsen des im Schiffe steckenden Capitals u. s. w.

14) Ueberhaupt ist der Geldgeber frei von aller Havarie, die nicht durch eine zufällige Seegefahr entstanden ist; auch frei vom Beitrag zu einer Havarie grosse, die etwa auf der Reise, deren Seegefahr der Geldgeber übernommen hat, entstehen möchte. Ausnahmsweise wird zur Havarie grosse für Bodmereigelder beigetragen: nach Span. H.=G. 834, wo es heißt: der Geldgeber soll zur Havarie grosse nach dem Verhältnisse seines Interesse beitragen; nach dem franz. Cod. de com. 330. — Zufolge einer in Antwerpen vom Dispacheur Jaumar aufgemachten Dispache der Havarie grosse des Schiffs Alberdina, welches Schiff auf der Reise von Riga nach Antwerpen zuerst in Copenhagen, dann in Christiansand Geld auf Bodmerei nahm, trug der in Copenhagen gezeichnete Bodmereibrief (nur das Capital, ohne Prämie) zu der aus Unkosten in Christiansand hervorgegangenen Havarie grosse bei. — Bei Abfassung jener Gesetze scheint man von der Ansicht ausgegangen zu sein, der Bodmereigeber würde ohne jene Aufopferungen, die den Grund zur Havarie grosse legte, sein Capital verloren haben, deshalb müsse er

beitragen. Dies ist aber eine in jeder Hinsicht irrige Auffassung der Beitragspflicht zur Havarie grosse. Die Bodmereigelder, welche beitragen sollen, sind ja schon verwendet worden, entweder als Bergelohn, oder um das Schiff zur Fortsetzung der Reise in Stand zu setzen, stecken also im letztern Falle im Werth des Schiffes; der Werth des Schiffes trägt aber auch bei zur Havarie grosse, wollte man also die in diesem Werth schon begriffenen Bodmereigelder außerdem beitragen lassen, so würde derselbe Gegenstand zweimal beitragen, und einmal kann er doch nur gerettet werden. — Ferner bezweckt die Aufmachung einer Havarie grosse die Auseinandersetzung von Schiff und Ladung und deren Eigenthümer, mit denen aber der Darleiher auf Bodmerei in Betreff der Havarie grosse in gar keiner Verbindung steht. Vergl. Kaltenborn II. 295.

15) Fast bei allen Schriftstellern, die sich mit der Bodmerei beschäftigen, findet man bei Besprechung der Grundzüge und Prinzipien immer die Assekuranz herbeigezogen, sei es um durch Analogie zu erklären oder um einzelne Fälle, wie z. B. die übernommene Gefahr des Gebers, näher zu beleuchten. Selbst die meisten Gesetze sind von einer solchen Vermengung nicht ganz frei geblieben. Und doch besteht Bodmerei und Assekuranz jedes für sich, und eine nothwendige Verbindung findet nicht statt. Es kann eine Bodmerei geschlossen werden, ohne daß der Geber es für gut findet, den Bodmereibrief versichern zu lassen; und mit den Versicherern von Schiff und Ladung steht er in gar keiner rechtlichen Verbindung. Und eben so kann eine Assekuranz auf Schiff und Ladung oder auf eines von beiden geschlossen werden, ohne daß der Versicherer bei einer nöthig gewordenen Bodmereianleihe in irgend ein Verhältniß zu dem Darleiher zu treten nöthig hat; er entschädigt den Geldnehmer nach den Bedingungen des Assekuranz-Contracts, wozu dann ein verhältnißmäßiger Antheil an der Bodmerei-Prämie kommt. Das ist Alles. — Die Lehre von der Bodmerei ist an sich schon verwickelt genug, und es muß daher nach Erreichung der möglichsten Einfachheit gestrebt werden, die aber nur dann erlangt werden kann, wenn alles Zufällige fern gehalten wird.

Zufällig ist es aber, daß ein Bodmereibrief versichert werden kann, wenngleich es gemeiniglich geschieht.

Wendet man nun, die Versicherung eines Bodmereibriefes betreffend, die Grundregel an, daß bei jeder Versicherung für den Versicherten ein Interesse vorhanden sein müsse, um den Vertrag vor dem Gesetz gültig zu machen, so ergiebt sich von selbst, daß nur der Geldgeber den Bodmereibrief versichern lassen darf, denn der Geldnehmer, den der

Untergang oder die Seebeschädigung ganz oder theilweise von der Erstattung des Darlehens befreien würde, hat kein Interesse an der glücklichen Ankunft des Schiffes, so weit es eben den zu versichernden Bodmereibrief betrifft.

16) Bei der Versicherung eines Bodmereibriefes sind die Gesetze des Landes und die Bedingungen der Assekuranzgesellschaft maßgebend. Der Versicherte hat sich genau damit bekannt zu machen, wenn er nicht durch irgend einen Formfehler, eine unterlassene Anzeige oder eine irrige Angabe in Schaden kommen will. — Ist eine große Sorgfalt schon bei Versicherung auf Schiff und Gut nothwendig, so ist dies bei Bodmereien noch viel mehr der Fall. Oft wird Bodmerei in einem kleinen Außenhafen genommen, der Geldgeber wohnt in einer in größerer Entfernung gelegenen Stadt, kann sich deshalb nicht persönlich von den näheren Umständen überzeugen, muß sich vielmehr auf die Agenten des Schiffers verlassen und auf deren, so wie des Schiffers Rechtlichkeit.

Nach preußischem Rechte 1980 kann der Bodmereigeber den Betrag seines Capitals nebst kaufmännischen Zinsen und der Assekuranzprämie versichern lassen. — Wenn nach §. 2026 der Versicherte solche Umstände, die nach dem vernünftigen Ermessen der Sachkundigen auf den Entschluß des Versicherers hätten Einfluß haben können, verschweigt, so ist die Assekuranz unverbindlich und die Prämie verfallen.

Nach dem Holl. H.-G. 607 ff. soll bei einer Versicherung auf Bodmerei die Größe der dargeliehenen Geldsumme und die der Bodmerei-Prämie, jede separat, in der Polize angegeben werden. Ist dies nicht geschehen, so wird angenommen, daß die Bodmerei-Prämie nicht versichert sei. — Die Polize muß den Namen des Geldnehmers enthalten, auch wenn dies der Schiffer ist; den Namen des Schiffes und den des Schiffers; den Ort der Bestimmung; die Angabe, ob das Geld in einem Ladeplatz oder in einem Nothhafen zu erforderlichen Ausbesserungen oder anderen nothwendigen Kosten verwendet worden.

Dies Letztere, die Art der Verwendung, ist eine Angabe, die Einfluß auf den Entschluß des Versicherers haben könnte (wie im preußischen Rechte im Allgemeinen erwähnt wird), und es ist daher sehr praktisch, daß sie namhaft gemacht wurde.

Nach spanischem H.-G. 848 kann die auf Bodmerei gegebene Summe versichert werden, nicht aber die Bodmerei-Prämie (885).

Ausführlich behandelt wird dieser Gegenstand in den Bedingungen der bremischen See-Versicherungs-Gesellschaften von 1854. Es heißt darin §. 52:

„Wer einen Bodmereibrief versichern lassen will, muß dabei den Gegenstand der Verbodmung aufgeben. Geschieht solches nicht, so wird

6*

beitragen. Dies ist aber eine in jeder Hinsicht irrige Auffassung der Beitragspflicht zur Havarie grosse. Die Bodmereigelder, welche beitragen sollen, sind ja schon verwendet worden, entweder als Bergelohn, oder um das Schiff zur Fortsetzung der Reise in Stand zu setzen, stecken also im letztern Falle im Werth des Schiffes; der Werth des Schiffes trägt aber auch bei zur Havarie grosse, wollte man also die in diesem Werth schon begriffenen Bodmereigelder außerdem beitragen lassen, so würde derselbe Gegenstand zweimal beitragen, und einmal kann er doch nur gerettet werden. — Ferner bezweckt die Aufmachung einer Havarie grosse die Auseinandersetzung von Schiff und Ladung und deren Eigenthümer, mit denen aber der Darleiher auf Bodmerei in Betreff der Havarie grosse in gar keiner Verbindung steht. Vergl. Kaltenborn II. 295.

15) Fast bei allen Schriftstellern, die sich mit der Bodmerei beschäftigen, findet man bei Besprechung der Grundzüge und Prinzipien immer die Assekuranz herbeigezogen, sei es um durch Analogie zu erklären oder um einzelne Fälle, wie z. B. die übernommene Gefahr des Gebers, näher zu beleuchten. Selbst die meisten Gesetze sind von einer solchen Vermengung nicht ganz frei geblieben. Und doch besteht Bodmerei und Assekuranz jedes für sich, und eine nothwendige Verbindung findet nicht statt. Es kann eine Bodmerei geschlossen werden, ohne daß der Geber es für gut findet, den Bodmereibrief versichern zu lassen; und mit den Versicherern von Schiff und Ladung steht er in gar keiner rechtlichen Verbindung. Und eben so kann eine Assekuranz auf Schiff und Ladung oder auf eines von beiden geschlossen werden, ohne daß der Versicherer bei einer nöthig gewordenen Bodmereianleihe in irgend ein Verhältniß zu dem Darleiher zu treten nöthig hat; er entschädigt den Geldnehmer nach den Bedingungen des Assekuranz-Contracts, wozu dann ein verhältnißmäßiger Antheil an der Bodmerei-Prämie kommt. Das ist Alles. — Die Lehre von der Bodmerei ist an sich schon verwickelt genug, und es muß daher nach Erreichung der möglichsten Einfachheit gestrebt werden, die aber nur dann erlangt werden kann, wenn alles Zufällige fern gehalten wird.

Zufällig ist es aber, daß ein Bodmereibrief versichert werden kann, wenngleich es gemeiniglich geschieht.

Wendet man nun, die Versicherung eines Bodmereibriefes betreffend, die Grundregel an, daß bei jeder Versicherung für den Versicherten ein Interesse vorhanden sein müsse, um den Vertrag vor dem Gesetz gültig zu machen, so ergiebt sich von selbst, daß nur der Geldgeber den Bodmereibrief versichern lassen darf, denn der Geldnehmer, den der

Untergang oder die Seebeschädigung ganz oder theilweise von der Erstattung des Darlehens befreien würde, hat kein Interesse an der glücklichen Ankunft des Schiffes, so weit es eben den zu versichernden Bodmereibrief betrifft.

16) Bei der Versicherung eines Bodmereibriefes sind die Gesetze des Landes und die Bedingungen der Assekuranzgesellschaft maßgebend. Der Versicherte hat sich genau damit bekannt zu machen, wenn er nicht durch irgend einen Formfehler, eine unterlassene Anzeige oder eine irrige Angabe in Schaden kommen will. — Ist eine große Sorgfalt schon bei Versicherung auf Schiff und Gut nothwendig, so ist dies bei Bodmereien noch viel mehr der Fall. Oft wird Bodmerei in einem kleinen Außenhafen genommen, der Geldgeber wohnt in einer in größerer Entfernung gelegenen Stadt, kann sich deshalb nicht persönlich von den näheren Umständen überzeugen, muß sich vielmehr auf die Agenten des Schiffers verlassen und auf deren, so wie des Schiffers Rechtlichkeit.

Nach preußischem Rechte 1980 kann der Bodmereigeber den Betrag seines Capitals nebst kaufmännischen Zinsen und der Assekuranzprämie versichern lassen. — Wenn nach §. 2026 der Versicherte solche Umstände, die nach dem vernünftigen Ermessen der Sachkundigen auf den Entschluß des Versicherers hätten Einfluß haben können, verschweigt, so ist die Assekuranz unverbindlich und die Prämie verfallen.

Nach dem Holl. H.-G. 607 ff. soll bei einer Versicherung auf Bodmerei die Größe der dargeliehenen Geldsumme und die der Bodmerei-Prämie, jede separat, in der Polize angegeben werden. Ist dies nicht geschehen, so wird angenommen, daß die Bodmerei-Prämie nicht versichert sei. — Die Polize muß den Namen des Geldnehmers enthalten, auch wenn dies der Schiffer ist; den Namen des Schiffes und den des Schiffers; den Ort der Bestimmung; die Angabe, ob das Geld in einem Ladeplatz oder in einem Nothhafen zu erforderlichen Ausbesserungen oder anderen nothwendigen Kosten verwendet worden.

Dies Letztere, die Art der Verwendung, ist eine Angabe, die Einfluß auf den Entschluß des Versicherers haben könnte (wie im preußischen Rechte im Allgemeinen erwähnt wird), und es ist daher sehr praktisch, daß sie namhaft gemacht wurde.

Nach spanischem H.-G. 848 kann die auf Bodmerei gegebene Summe versichert werden, nicht aber die Bodmerei-Prämie (885).

Ausführlich behandelt wird dieser Gegenstand in den Bedingungen der bremischen See-Versicherungs-Gesellschaften von 1854. Es heißt darin §. 52:

„Wer einen Bodmereibrief versichern lassen will, muß dabei den Gegenstand der Verbodmung aufgeben. Geschieht solches nicht, so wird

angenommen, daß in diesem Bodmereibriefe Schiff und Ladung nebst den Frachtgeldern verpfändet sind, und wenn eine Schadenforderung gemacht wird, und sich dabei herausstellt, daß nur das Schiff, mit oder ohne die Frachtgelder und die Ladung nicht mit verbodmet worden, so ist der Versicherer zu keiner größeren Vergütung verbunden, als er würde leisten müssen, wenn Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich verbodmet wären. Ein Anspruch an den Versicherer findet aber gar nicht statt, wenn das verbodmete Schiff nur mit Ballast ging, und davon bei der Versicherung keine Anzeige gemacht wurde.

„Ebenfalls muß es, bei Versicherung eines Bodmereibriefes, ausdrücklich angegeben werden, wenn auf demselben Schiffe mit Wissen des Versicherten, noch ein späterer Bodmereibrief, oder eine später entstandene Havarie, oder ein Vorschuß auf solche Havariegelder haftet. Wird dies verschwiegen, so nimmt der Versicherer den ihm angetragenen Bodmereibrief als den jüngsten, und der späteren Havarie und den dafür geleisteten Vorschüssen vorgehend, an, und hat demnach keine größere Verbindlichkeit als für solchen.

„Ferner muß angezeigt werden, ob der zu versichernde Bodmereibrief im Abgangs- oder in einem Nothhafen gezeichnet wurde; indem sonst das Letztere vorausgesetzt wird, und die im Abgangshafen geschehene Verbodmung nicht als Gegenstand der Versicherung gilt, mithin auch der darauf fallende Schaden von dem Versicherer nicht zu ersetzen ist.

„Wenn ein Bodmereibrief für eine ältere, vor dem Anfange der letzten Reise des Schiffes entstandene Schuld gezeichnet war, so kann nur vermittelst einer ausdrücklichen Uebereinkunft die Versicherung desselben stattfinden, widrigenfalls solche ungültig und dessenungeachtet die Prämie zu bezahlen ist.

„Falls noch ein früherer Bodmereibrief auf dem Schiffe haftet, solcher möge während oder vor der letzten Reise gezeichnet sein, so ist auch davon bei Versicherung eines späteren Bodmereibriefes Anzeige zu machen, insofern der Versicherte davon unterrichtet ist: wenn er dies verhehlt, verliert er allen Anspruch auf Schadenersatz.

„Der Versicherungswerth eines Bodmereibriefes schließt die darin stipulirte Bodmerei-Prämie ein, und erstreckt sich also auf die ganze Forderung des Bodmereibrief-Inhabers, nicht aber auf die für die Versicherung desselben zu zahlende Prämie.“

Die im oben angeführten Paragraphen geforderten Anzeigen berühren sämmtlich Umstände, die auf den Entschluß des Versicherers zur Uebernahme oder Abweisung der Versicherung großen Einfluß ausüben können, und es ist daher sehr wesentlich, daß ihm Alles zur Kunde

kommt. Der größte Theil des Inhalts bedarf keiner nähern Beleuchtung, nur Einiges ist noch hervorzuheben:

Wenn ein Bodmereibrief für eine ältere, vor dem Anfange der letzten Reise des Schiffes entstandene Schuld gezeichnet war, so kann die Versicherung des Bodmereibriefes nur vermittelst ausdrücklicher Uebereinkunft stattfinden. — In den früheren bis Ende 1853 geltenden Bedingungen war eine solche Versicherung geradezu untersagt. Nun scheint es auf den ersten Anblick, daß es dem Versicherer einerlei sein kann, ob die Schuld, welche auf Bodmerei genommen werden mußte, eine ältere war oder nicht, wenn nur der Bodmereibrief der jüngste ist. Denn für diesen mußte doch der verbodmete Gegenstand als Unterpfand dienen. Näher betrachtet ist dem aber nicht so. Wie schon im gewöhnlichen Verkehr nicht leicht Credit gegeben wird, wenn man erfährt, daß der Creditsuchende mit alten Verbindlichkeiten in eine neue Geschäftsverbindung tritt, so kann auch der Schiffer, der bei der letzten Abrechnung über Frachtverdienst und Ausgaben im Rückstande blieb, nicht dasselbe Vertrauen genießen, als ein anderer, der die neue Reise schuldenfrei antritt.

Nach dem §. 4 des Hamb. Plans 1853 ist die Versicherung eines Bodmereibriefes einschließlich der Bodmerei-Prämie, jedoch ohne Zuziehung der Assekuranz-Prämie, gestattet. Fehlt nähere Angabe, so wird angenommen, Schiff, Ladung und Fracht seien verbodmet. Ist aber Bodmerei auf ein Schiff in Ballast gegeben, oder ist der Bodmereibrief für eine alte vor Antritt der versicherten Reise entstandene Schuld gezeichnet, so muß dieses bei der Versicherung angezeigt werden; widrigenfalls ist die Versicherung ungültig und die Prämie verfallen.

Bombay. Hauptstadt der britischen Präsidentschaft gl. N. in Ostindien.

Rechnungsart: Rupien zu 16 Annas. Die Rupie kann zu 2 sh. sterl. angenommen werden. 1 Gold-Mohur = 29 sh. 2 d.

Längemaaß: 1 Covid = ½ Engl. Yard.

Gewicht: 1 Candy = 20 Maunds à 40 Seers, und ist gleich 560 Pf. Engl.

Unkosten: Boje und Ankergeld pr. Jahr

über 100 Tons bis 150 .... Rupie 25.
150 „ „ 200 .... „ 30. 3
200 „ „ 250 .... „ 35.

Lootsgeld	in guter Jahreszeit;	im Monson
50 bis 300 Tons	Rp. 50.	Rp. 75.
300 „ 400 „	„ 55.	„ 80.

für jede 100 Tons 5 Rp. mehr.

Leuchtfeuergeld: 15 Rupien pr. Tons pr. Jahr.

Bordeaux. Rechnungsart ꝛc. s. Frankreich. — Lootsen kommen im Sommer oft 30 bis 40 engl. Meilen weit heraus, von Cordovan gerechnet. Im Winter selten über die Sandbänke hinaus.

Unkosten eines engl. Schiffes von 300 Tons Reg. von England, mit Ladung ein und aus:

Lootsgeld einkommend $14^1/_3$ Fß. 218.93, aus 220 ...	Fr. 438.	93.
Lazarethabgabe 61. Verholen 10	„ 71.	—
Einklariren und Mäkler-Courtage einkommend	„ 100.	—
Tonnengeld und Schifffahrtsabgabe	„ 495.	—
Consulatsgebühren und kleine Unkosten	„ 47.	—
Mäkler-Courtage ausgehend, nach Charteparthie oder für Rheders Rechnung beladen, 1 Fr. pr. Ton *	„ 300.	—
ca. 4 Fr. 8 c. pr. Ton....	„ 1451.	93.

* in Ballast 50 C. pr. Ton, höchstens 1.20, mit Stückgut beladen $1^1/_2$ Fr. pr. Ton, Ballast ein- oder ausladen, $1^1/_4$ Fr. pr. Ton. Nicht gleichgestellte Schiffe bezahlen höheres Lootsen- und Tonnengeld, der Unterschied würde in obigem Fall resp. 55 und 744 Fr. betragen.

Brake, s. unten.

Bremen: franz. Brême. Hansestadt an der Weser, mit der Hafenstadt Bremerhaven. (s. d. Art.)

Rechnungsart: Thaler à 72 Grote à 5 Schwaren (Goldwährung).

Maße: 100 Ellen = 84,093 Amst., 82,550 Brab., 63,261 engl. Yards, 100,944 Hamb., 57,840 franz. Meter, 48,200 franz. Aunes, 68,209 span. Varas.

100 Fuß = 94,892 Engl.

Getreide: 1 Last = 40 Scheffel, 160 Viertel, 640 Spint.

100 Scheffel = 53,244 dän. Tonnen, 25,480 engl. Quarter, 74,069 franz. Hectoliter, 70,293 Hamb. Scheffel.

Gewicht: 100 ℔ Brem. = 102,926 ℔ Hamb., 49,859 franz. Kil., 109,930 ℔ Engl., 121,886 ℔ Russ., 108,366 ℔ Span.

Bremerhaven. Hafenplatz am rechten Weserufer, mit großem, die transatlantischen Schaufelrad-Dampfschiffe bequem aufnehmenden Bassin, dem sogenannten neuen Hafen. Gewöhnlich können Schiffe bis zu 26 Fuß Tiefgang in den neuen Hafen gelangen, nach lange anhaltendem Ostwind bis zu 23 Fuß Tiefgang (Bremer Maß). In den alten Hafen höchstens bis zu 16 Fuß Tiefgang.

Lootsgeld: einkommend aus See: Winter vom 16. Nov. bis 15. Febr., bis Bremerhaven pr. Fuß .... ₰ 2. 52

„ Brake .... „ 3. —

Frühling und Herbst, vom 16. Febr. bis 15. April und 16. Sept.
bis 15. Nov. bis Bremerhaven .... ℛ 2. 15
" Brake .... " 2. 33
Sommer, vom 16. April bis 15. Sept. bis Bremerhaven .. " 2. 3
" Brake .... " 2. 18

Ausgehend: von Bremerhaven bis zur 1. Tonne, vom
16. April bis 15. Sept. pr. Fuß .... " 1. 12
vom 1. März bis 15. April und 16. Sept. bis 31. Oct. .. " 1. 54
in den Wintermonaten, Nov. bis Febr. incl. .... " 2. 24

Das Einbringen gebührt natürlich denjenigen Lootsen, ob Oldenburger, Hannöversche oder Bremische, welche zuerst an Bord des Schiffes kamen; das Ausbringen der in Bremerhaven liegenden Schiffe aber ausschließlich den Bremischen und Geestendorfer Lootsen, unter welchen beiden Gesellschaften auch in dieser Hinsicht freie Conkurrenz besteht.

Hafengeld: 12 ℊ pr. Last Trächtigkeit von 4000 ℔ für den Aufenthalt bis zu 2 Monaten, 1½ ℊ desgl. Liegegeld für jeden folgenden Monat, angebrochner Monat für voll zu rechnen.

Hafenlootsgeld pr. Schiff 10 Fuß und darüber tiefgehend, einkommend 2 ℛ 18 ℊ, ausgehend 1 ℛ 36 ℊ; desgl. pr. Schiff unter 10 Fuß tiefgehend, einkommend 1 ℛ 36 ℊ, ausgehend 1 ℛ.

Für Benutzung des Kielholplatzes 4 ℊ pr. Last.

An Staatsabgabe wird vom Schiffe entrichtet: für 4000 ℔ angebrachte Güter 10 ℊ. Diese Abgabe ist von Bremer Schiffen und von gleichgestellten zu bezahlen; frei davon sind nur oldenburger und hannöversche Schiffe.

Das Einklariren fremder Schiffe geschieht in Bremen selbst durch obrigkeitlich angestellte, beeidigte Schiffsmakler.

Zwischen Bremen und Bremerhaven wird die Verbindung mittelst Dampfschiffen unterhalten, Fahrzeit ca. 5 Stunden, ferner durch Postkutschen, in 6 Stunden. Eisenbahnverbindung steht in naher Aussicht, indem die Vorarbeiten, Vermessung des Terrains rc. bereits begonnen haben.

Unkosten eines mit Havarie zurückgekehrten Schiffes:
Bestand der Ladung: Farbeholz, Pfeffer rc. ca. 50 Last, Werth ℛ 9269.
Lootsgeld in die Geeste und in den Hafen 4. 45, Hafengeld
7. 15 .... ℛ 11. 60
6 Schiffer für Laden am Strande und Abliefern der Ladung " 132. 36
Arbeitslohn beim Lossen und Einnehmen der Ladung ..... " 37. 36
ℛ 181. 60

	Transport	₰ 181. 60
In Bremerhaven: Aufbringen und Lagern, Aufsicht	₰ 60. 15	
Hafen- und Krahngeld für die Kähne	„ 8. 36	
Küperlohn beim Wiegen und Empfangen	„ 30. 20	
Lagermiethe 3 Monate	„ 45. —	
Versicherung gegen Feuer 6. 18, Abbringen und Abliefern 56. 39	„ 62. 57	
		„ 206. 56
Commission		„ 50. —
		₰ 438. 44

Zimmermannstaglohn 60 ♂.

Drydockkosten bei Bekupferung von 35 bis 50 ₰.

An dieser Stelle erscheint die Erwähnung zweier Häfen im Wesergebiet am zweckmäßigsten. Es sind dies beides Freihäfen im Zollverein.

Brake, oberhalb Bremerhaven, am linken Weserufer, im Großherzogthum Oldenburg. Schiffe bis zu 14 Fuß Tiefgang können dorthin gelangen. Die Entfernung von Bremerhaven beträgt circa 2½ deutsche Meilen. Die Schiffe liegen dort längs des Ufers am Duc d'Alben befestigt oder auf dem Strom vertauet. Lootsgeld s. oben. Hafengeld 2⅔ ₰ pr. Schiff.

Geestemünde, an Bremerhaven grenzend, im Königreich Hannover. Das linke Ufer des Grenzflusses Geeste ist mit Kajen eingefaßt, an welchen die Schiffe, die jedoch bei der Ebbe auf dem Schlick sitzen, befestigt werden.

Hafengeld für ein Schiff von 400 Last für eine Woche: 8⅓ ₰.

Lootsgeld, einkommend, mit Verholen zum Dock: 4¼ ₰.

Hafenmeistergebühr: 1¾ ₰.

Bruttogewicht; engl. gross weight; franz. brut; span. peso bruto. Das Gewicht, welches eine Waare mit Einschluß der Emballage hält. Zur Ausmittelung des Ueber- oder des Untergewichts an Waaren bei Aufmachung von Partikular-Havarie wird in der Regel das Bruttogewicht laut Factura mit dem der Auslieferung verglichen. Dies ist das einfachste und richtigste Verfahren, weil die Tara nicht immer gleichmäßig berechnet wird, nämlich bei derselben Waare am Abgangshafen mitunter procentweise und am Bestimmungsplatze stückweise, oder umgekehrt; und bei beiderwärts procentweise berechneter Tara diese am Bestimmungsplatze schon einen Theil des Uebergewichts enthalten würde.

Bruttowerth der Waaren. Die Berechnung des Partikular-Schadens an Waaren geschieht jetzt überall durch Vergleichung des

Bruttowerths, welchen sie im gesunden Zustande würden gehabt haben, also des Werths mit Einschluß von Fracht, Zoll und Unkosten, mit dem Bruttoertrage des Verkaufs, der also auch Fracht, Zoll und Unkosten einschließt. Der sich ergebende Ausfall wird mit eben so viel Procenten, als er über den Bruttowerth beträgt, vom versicherten Betrage vergütet. — In früherer Zeit haben namhafte Schriftsteller die Frage gründlich erörtert, was richtig sei, den Bruttowerth oder den Nettowerth zur Grundlage anzunehmen; das Resultat der Untersuchung mußte natürlich für die Annahme des Ersteren ausfallen. Wir können bei allgemein anerkannter Richtigkeit jener Berechnungsweise und deren Ausübung in der Praxis uns darauf beschränken, einige Beispiele anzuführen, um die Sache selbst anschaulich zu machen.

10 Säcke, versichert mit 300 ℛ, sind gesund werth zum Marktpreis 400 ℛ, und bringen beschädigt auf 200 ℛ, geben also einen Schaden von 50 pCt., welche der Versicherer von 300 ℛ mit 150 ℛ vergütet.

Der Versicherte erhält also Schadenvergütung	ℛ	150
den Ertrag der verkauften 10 Säcke	„	200
und muß von selbst versicherten 100 ℛ 50 pCt. selbst tragen mit	„	50
Er wird also entschädigt, indem diese Summe	ℛ	400

den Marktpreis begleicht.

Würde dagegen über den Nettowerth dispachirt, so stellt sich die Sache so:

10 Säcke, versichert mit 300 ℛ, werth	ℛ 400		
ab Fracht, Zoll 2c.	„ 100		
	ℛ 300		
Ertrag 200 ℛ, ab Fracht, Zoll 2c. 100 ℛ	„ 100		
	Schaden	ℛ	200

der auf 300 ℛ, den gleichen Versicherungswerth, vergütet wird.

So bekommt der Versicherte den Ertrag der Waaren	„	200
Er bekommt also den vollen Marktwerth	ℛ	400

und hat doch nur 300 ℛ versichert.

Zieht der Versicherte es aber vor, den ganzen Werth, den die Waare am Bestimmungsplatze haben wird, unter Versicherung zu bringen, so stehen ihm zwei Wege offen. Er kann, wo überhaupt die Versicherung des imaginären Gewinnes erlaubt ist, diesen so viel höher anschlagen, statt 10 vielleicht 20 oder mehr Procente. Oder noch besser, er versichert die Waare selbst und die Fracht 2c., jedes besonders, mit der Bestimmung, die auf Fracht versicherte Summe zu ristorniren, wenn das Schiff den Bestimmungshafen nicht erreicht.

Nach einer Angabe von Benecke-Nolte I. 265 wird in Hamburg bei Versicherung von Waaren nach Plätzen mit hohen Einfuhrzöllen zuweilen die Netto-Zoll-Dispachirung ausbedungen. Doch soll, wie angeführt wird, die Absicht, sich einen bestimmten Gewinn zu sichern, besser erreicht werden, wenn man, wie oben angegeben, Fracht und Zölle, unter Vorbehalt des Ristornos, versichern läßt. — Dies ist jedoch nicht unbedingt der Fall; will der Versicherer sich darauf einlassen, daß bei Schadenanspruch der Zoll vom gesunden Werth, so wie vom Ertrag abgezogen und dann der Ausfall procentweise vergütet wird, so wird nur dann ein Unterschied zwischen den beiden Berechnungsweisen und zwar zu Gunsten des Versicherers eintreten, wenn wegen Seebeschädigung von der Zollbehörde eine Ermäßigung des Eingangszolles zugestanden wird. Dagegen ist aber zu berücksichtigen, daß bei Versicherungen incl. Fracht und Zoll immer die volle Prämie zu bezahlen ist, wenn die Waare den Bestimmungsplatz erreicht; bei Versicherungen mit jener Clausel aber die versicherte Summe und folglich die Prämie so viel kleiner ist. Strandungsfälle mit Schiffbruch und Totalverlüste fallen aber viel seltener vor als seebeschädigte Lieferung von Waaren, und noch seltener als unbeschädigte Lieferung am Bestimmungsplatze.

Bruttofracht; engl. gross freight. Die ganze Fracht mit Einschluß von Kaplaken. Wo Fracht überhaupt ein gesetzlich versicherbares Interesse ist, finden sich doch in Betreff von Bruttofrachtversicherung hin und wieder besondere Vorschriften, die sehr von einander abweichen. — Nach dem Allgem. Hamb. Plan 20 soll bei Versicherung von Frachtgeldern ohne nähere Bezeichnung angenommen werden, es sei die ganze Bruttofracht gemeint. — Nach den Bremer Beding. 64 dagegen die Nettofracht, oder zwei Drittel der Fracht laut Manifest. Nach holländischem H.-G. kann die zu verdienende Fracht versichert werden, nicht aber Prämie oder Kaplaken des Schiffes. Vergl. 593 und 599.

Um den zur Havarie grosse beitragenden Werth zu ermitteln, wird von der Bruttofracht ein Theil für Monatsgage der Schiffsmannschaft und für Hafenunkosten abgezogen; was übrig bleibt, contribuirt. In Holland, England, Preußen, Rußland, Spanien, Bremen und Hamburg wird dafür in der Regel ein Drittel abgezogen; in Nordamerika, Frankreich, Triest, Venedig, jetzt auch in Genua die Hälfte; in Livorno früher zwei Drittel (Benecke, 5. Thl. 191); doch wird auch jetzt dort die Hälfte gerechnet. (S. Fracht.)

Buenos Ayres. Liegt etwa 200 engl. Meilen von der Mündung des La Plata.

Schiffe von 16 bis 17 Fuß Tiefgang liegen auf der Außenrhede, 7 bis 8 Meilen vom Lande, und müssen mittelst Leichter lossen und laden.

Lootsgeld von Montevideo nach Buenos Ayres:

Tiefgang 9 Fuß 50 Doll., für jeden Fuß mehr 10 Doll. bis zu 12 Fuß
„ 12—13 „ 100 „ „ „ „ „ 20 „ „ „ 16 „
„ 16—17 „ 190 „ 17—18 Fuß 220 Doll. Papiergeld.

Einklariren 64. Ausklariren 68. Erlaubnißschein zum Laden 32.

Hafenabgabe einkommend für ein Schiff von 139 Tons 116. 2.
ausgehend do. 121. 2.

1 Doll. Papier, je nach dem Course $2^3/_4$ bis 3 d. Sterl.

Bugsirlohn; engl. towage; franz. remorquage; span. gastos del remolque. Die Vergütung, welche für den entweder durch Ruderböte, durch andere Segelschiffe, oder durch Dampfschiffe bewerkstelligten Transport eines Schiffes gegeben wird. Ist damit zugleich eine Rettung aus Gefahr verbunden, so gehört eine solche Ausgabe zur Havarie grosse; ist dies nicht der Fall, zur kleinen Havarie, welche zu Lasten des Schiffes ist, oder zur Havarie partikulaire, wenn das Schiff zur Herstellung eines Seeschadens zum Zimmerplatz bugsirt werden mußte.

Cabotage; engl. coasting trade; franz. cabotage; span. cabotage; die Küstenfahrt, im engeren Sinne die Frachtfahrt, welche in demselben Lande von einem Hafen zum andern durch Schiffe besorgt wird.

In der Regel ist dieser Erwerbszweig den Schiffen eigener Nation durch die Landesgesetzgebung gesichert. Die Ausnahmen von dieser Regel sind selten, so hat z. B. England seine Küstenschifffahrt für frei erklärt. Deutsche Schiffe können also Kohlen von Newcastle nach London bringen; ob sie aber mit den des Lootsenfahrwassers kundigen sogenannten Colliers concurriren werden, ist sehr zweifelhaft.

In Kriegszeiten kommt es mitunter vor, daß Fremden die Küstenfrachtfahrt gestattet wird; daß diese nur neutralen Staaten angehören können, versteht sich von selbst. In wie fern sie dann sicher vor feindlicher Molestirung sind, hängt einmal von Staatsverträgen, dann aber von den jedesmaligen Umständen so sehr ab, daß allgemein Geltendes sagen zu wollen ein schwieriges, wenn nicht unmögliches Unternehmen wäre. So viel stehet fest, daß die Schiffe selbst nur dann rechtlich condemnirt werden können, wenn sie Kriegscontrebande führen.

In neuerer Zeit nehmen die Nord-Amerikaner die Schifffahrt von der Ostküste nach der Westküste ihres Continents, so z. B. von Newyork nach San Francisco als Cabotage für Schiffe ihrer eigenen Flagge in Anspruch.

Cadix; engl. Cadiz; Hafenstadt in Spanien, am Atlant. Meere.
Rechnungsart: Realen à 16 Quartos.
Längemaaße und Gewicht wie bei Spanien.
Getreidemaaße: Cahiz à 12 Fanagos.

100 Fanegas = 76,071 Bremer Scheffel, 40,503 Dänische Tonnen, 19,383 Engl. Quarter, 53,473 Hamb. Scheffel, 56,346 Niederl. Sack, 28,961 Russ. Tschetwert.

Schiffe ankern in der Bai, etwa 3/4 engl. Meilen vom Lande in 5 bis 7 Faden.

Unkosten eines englischen Schiffes von 107 Tons Reg. o. M. mit Ballast einkommend, mit Ladung ausgehend.

Lootsgeld einkommend 180. 16. ausgehend 228 r. vn.	408.	16.
Tonnen- und Feuergeld	266.	18.
Gesundheitsbehörde	303.	—
Clariren und Gesundheitspaß	42.	—
Visite der Hafenbehörde 49. Zollhausunkosten 94	143.	—
Bekanntmachung wegen Fracht	10.	—
	1173.	—
Ballastlossen 200. Stauerlohn 742. Manifest 40	982.	—
20 Realen = 1 Dollar r. vn.	2155.	—

Cajüte s. Kajüte.

Calcutta. Hauptstadt von Bengalen, am westlichen Arm des Ganges, dem Hooghly-Fluß, etwa 100 engl. Meilen vom Meere.

Rechnungsart: Sicca-Rupien zu 16 Annas à 12 Pice (Peihs), 100 Sicca-Rup. = 116 Courant-Rup. Silberwerth von 1 Sicca-Rupie ca. 2 sh. 2 d. sterl.

Längemaaße: 1 Cubik = 18 Zoll (1/2 Yard) Englisch.

Getreidemaaße: Khahoon von 40 Maunds.

Gewicht: Bazar-Maund und Engl. Faktorei-Maund, ersterer 10 % schwerer.

1 Maund = 40 Seer oder 80 Sicces.
1 Bazar-Maund = 82 1/5 ℔ Engl.
3 Faktorei-Maunds = 2 Engl. Centner à 112 ℔.

Lootsgeld	von See nach Calcutta,	von Calcutta nach See:
unter 8 Fuß	Comp. Rup. 50.	50.
8 bis 9	80.	80.
9 „ 10	110.	120.
10 „ 11	130.	140.
11 „ 12	150.	160.

unter 12 bis 13 Fuß .. Comp. Rup. 170. .... 180.
13 „ 14 .... 200. .... 210.
14 „ 15 .... 230. .... 240.
15 „ 16 .... 270. .... 290.
16 „ 17 .... 320. .... 360.
17 „ 18 .... 370. .... 420.

Die Stationen von See nach Calcutta und vice versa sind nach Zwölfteln wie folgt eingetheilt und der entsprechende Theil des obigen Lootsgeldes sowohl als auch das Dampfschlepplohn wird darnach berechnet.

Von See nach Sangor. 4/12, von See nach Diamond Harbour 9/12,
„ „ „ Kedgeree 6/12, „ „ „ Fultah od. Mayapore 10/12,
„ „ „ Culpee 8/12, „ „ „ Calcutta volles Lootsgeld.

Mayapore Magazin-Abgabe: 1 Anna pr. Ton.

Nach Calcutta aufsegelnde Schiffe müssen ihr Schießpulver in Mayapore lassen; die Abgabe dafür ist 1½ d. pr. Ton für jede Reise.

Leuchtfeuergeld: 2 Annas pr. Ton für jede Reise.

Kedgeree Leuchtthurm: 3 d. pr. Ton. pr. Jahr.

Ruderboot zum Bugsiren, einkommend 13 Rup. pr. Tag.

Ausgehend: v. 1. April bis 31. Juli für 700 Tons u. darüber Rp. 128.
500 bis 699 „ .... „ 102.
330 „ 499 „ .... „ 76.
1. Aug. bis 31. März .... 700 „ .... „ 89.
500 bis 699 „ .... „ 76.
300 „ 499 „ .... „ 51.
bei Hooghly Point, pr. Tag .... „ 13.
wird das Kabeltau gebraucht, dann pr. Tag .... „ 26.

Ketten-Moorings in Calcutta, Gebrauch derselben pr. Tag:
Schiffe bis zu 199 Tons — 2 Rp.
dann bis 599 für jede 100 Tons 1 Rp. mehr.
600 und darüber 10 „

Dampfschlepplohn: Enterprize, Ganges, Irawaddy pr. Tag 400 Rp.
Hooghly, Diana u. die eisernen Böte „ 200 „

Schiffe von 700 bis 800 Tons können nicht mit voller Ladung bis Calcutta gehen; sie müssen bei Diamond Harbour theilweise lossen.

Commission für Chartern, Vorschuß oder Auszahlungen 2½ %.
„ „ Besorgung von Fracht 5 % vom Belauf der Fracht.
„ „ Creditbrief 1 %.

1 Rupie = 16 Annas = 2 sh. St.; wirklicher Werth 1 sh. 11 d.

Campeche. Hafenstadt in Mexico, an der westlichen Küste der Halbinsel Yukatan. Schiffe ankern auf der Rhede.

Lootsgeld für ein Schiff von 196 Tons, ein und aus	$ 39. —.
Tonnengeld, Registertonnen mit 10 % Erhöhung à 1½.	„ 321. 5½.
Gesundheitsbehörde 4. Hafenmeister 7. 4. Consul 4.	„ 15. 4.
Hospital 6. Ankergeld 3. Gesundheitspaß 6. Clariren 6.	„ 21. —.
	$ 397. 1½.

Münzen, Maaße und Gewichte wie Spanien.

Canton, Handelsstadt in China.

Rechnungsart: Tale à 10 Mace à 10 Condorin à 10 Cash. Silberwerth: 1 Tale = 6½ sh. Engl., 7,61 franz. Franken, 65 Schill. Hamb. Banco, 3,56 fl. Niederl., 61½ preuß. Silbergroschen.

Münzen: Cash (oder Li), Kupfermünze. Piaster (span. Thaler) 100 Piaster = 72 Tales.

Maße: 100 Covid oder Ellen = 40,621 engl. Yards, 53,007 Amsterd., 64,818 Hamb.

Gewicht: Pikul à 100 Catties = 133⅓ ℔ Engl., 60,475 franz. Kil., 124,841 ℔ Hamb.

Lootsgeld für jede 100 Tons 5 $.

Tonnengeld 5 Mace pr. Ton.

(macht für ein Schiff von 394 Tons, mit Neben-Unkosten und Aufgeld für harte Dollars $ 287. 74.)

Capstadt, engl. Cape town. Hafenstadt am Cap der guten Hoffnung.

Rechnungsart: Pfund à 20 Shilling à 12 Pence.

Papiergeld: Thaler à 1½ Sh.

Maße und Gewicht s. Großbritannien.

Die Rhede ist offen gegen Westen, und in den Monaten Juni, Juli und August nicht sehr sicher.

Tonnen- nnd Feuergeld wird nicht erhoben.

Lootsgeld: nach Uebereinkunft.

Commissionen für Auszahlungen 5 pCt., für Befrachtung 5 pCt., für Frachteinkassiren 2½ pCt., für Vorschuß 2½ pCt.

Unkosten eines Schiffes, von Batavia mit Havarie eingelaufen:

Bestand der Ladung: 1453 Kb. Zucker, 1575 St. Büffelhäute, 3296 Bd. Stuhlrohr, 102 S. Pfeffer 2c. Werth der Ladung R. 44,668.

Zollhausunkosten: Lagermiethe der Ladung	£ 99. 3. 4
Kajegeld 58. 2. 6. Zollaufsicht 57. 14. 6........	„ 115. 17. —
	£ 215. —. 4

	£	s.	d.
Transport	£ 215.	—.	4
Lagermiethe unter Zollverschluß	„ 140.	3.	9
Landen und Verschiffen der Ladung 1313 Tons 4 s. 3 d.	„ 279.	17.	3
Besichtigungsgebühren, 3 Besichtiger	„ 23.	2.	—
Notariatskosten, Protest, Verklarung und Besichtigungsattest	„ 31.	9.	6
Bootmiethe für 53 Tage 13 s. 6 d.	„ 35.	15.	6
Arbeitslohn beim Empfangen, Lagern und Abliefern der Ladung	„ 120.	16.	—
desgl. beim Lossen und Laden an Bord	„ 56.	1.	9
Commission für Bemühung	„ 50.	—	—
„ „ Vorschuß 5 pCt.	„ 47.	12.	4
	£ 999.	18.	5

Caper s. Kaper.

Capitain s. Schiffer.

Caplaken s. Kaplaken.

Captur s. Nehmung.

Cardiff. Hafen im Bristol-Canal. Verschiffungsplatz für Steinkohlen.

Unkosten eines mit Havarie zurückgekehrten Schiffes:
Bestand der Ladung: 607 Tons Kohlen. Werth R. 1670.

	£	s.	d.
Verklarung 3. 17. 4, Besichtigungsgebühren 12. 12.	£ 16.	4.	4
Lootsgeld einkommend 6. 14. 6, Dampfboot ein und aus 6. 9. 6	„ 13.	4.	—
Lossen der Ladung 31. 1, Lagermiethe 12. 12. 11	„ 43.	13.	11
Verladungskosten 14. 3, Kajegeld im Dock 5. 1. 3.	„ 19.	4.	3
Maklerunkosten bei Besichtigung und Clariren	„ 9.	1.	6
Commission für Vorschuß 2½ pCt.	„ 2.	10.	8
	£ 103.	18.	8

Cargadeur s. Supercargo.

Casko. Ein aus dem Spanischen herübergenommener, im Assecuranzwesen benutzter technischer Ausdruck, womit der Rumpf eines Seeschiffes, gewöhnlicher noch das Schiff selbst mit allem Zubehör und der Ausrüstung bezeichnet wird. Casko-Versicherung heißt also die Versicherung des Schiffes.

In der Regel können Schiffe für ihren vollen Werth versichert werden. Früher durfte der Rheder nur ¾ oder ⅞ des Werths versichern lassen, wahrscheinlich um ihm dadurch größere Vorsicht einzuschärfen. In neuerer Zeit ist man von derartigen Einschränkungen

immer mehr zurückgekommen; doch existirt in Spanien noch die Vorschrift, daß Schiffe nur bis 4/5 ihres Werths versichert werden dürfen, nachdem vom Werth auch noch die etwaigen Bodmereischulden abgezogen worden.

Der Werth, zu welchem ein Schiff zur Zeit der Versicherung geschätzt wird, ist in der Regel in der Polize angegeben. Auch ist es empfehlenswerth, diese Werthangabe gleich bei Besorgung der Assecuranz zu machen, oder, falls dies, in freilich wenigen Fällen, nicht thunlich, dieselbe vorzubehalten. Denn nicht überall giebt es gesetzliche Vorschriften, wie es im Unterlassungsfalle zur Regulirung etwaiger Ansprüche gehalten werden soll, wie dies z. B. in den Bremer Bedingungen von 1854 in §. 33 geschehen ist, wornach die Rockenlast (4000 ℔ Brem.) zu 75 ₰ angenommen werden soll. — Dem Principe nach muß der Werth gelten, den das Schiff vor angetretener Reise hatte; aber wie ist der auszumitteln? Ist aber der Werth einmal festgesetzt oder, nach technischem Ausdrucke, die Taxe des Schiffes in der Polize aufgenommen, so gilt dieselbe bei etwa sich ereignendem Totalverlust in der Regel ohne Abzug. Das holländische H.-G. 617 enthält jedoch, als Ausnahme, die Bestimmung, daß bei Verlust des Schiffes die Versicherung so weit soll herabgesetzt werden, wie der Schiffer oder der Rheder durch solchen Unfall an Gage und anderen Unkosten, die er bei behaltener Ankunft hätte bezahlen müssen, erspart. — Diese Vorschrift geht aber zu sehr ins Detail, und ist nicht einmal gerecht, denn gewöhnlich hat der Schiffer, wenn er auch an Gage 2c. sparen mag, noch Reisekosten für sich und die Leute zu bezahlen. — Auch kann die Taxe eines Schiffes auf gerichtlichen Befehl näher bestimmt oder herabgesetzt werden, nach §. 619 desselben Gesetzbuches: 1) wenn das Schiff nach dem Einkaufspreise taxirt ist, und dasselbe entweder durch Alter oder durch Vollbringung mehrerer Reisen bereits weniger werth geworden ist; 2) wenn es für verschiedene Reisen versichert ist, und nach Vollendung einer oder mehrerer Reisen und dadurch Fracht verdient habend, in der Folge auf einer der versicherten Reisen verloren geht.

Beide Bestimmungen sind übrigens sehr unpraktisch. Die erste kann nur bei Regulirung von Partikulairschaden, und dann nur zu Gunsten des Versicherten zur Anwendung kommen. Denn um den Werth eines Schiffes bestimmen zu können, muß dasselbe noch vorhanden sein; bei einem Totalverluste, wo eine Herabsetzung des Werths dem Versicherer zu gute käme, kann also jene Vorschrift nicht ausgeführt werden. Und bei einem Partikulairschaden kann die Herabsetzung der Taxe nur dem Versicherten zu gute kommen, denn der Schaden erreicht dann desto eher die bedingungsmäßigen Procente. Dieses Gesetz ist also einseitig. — Die

zweite Bestimmung ist noch seltsamer. Das Gesetz nimmt an, als ob der Werth eines Schiffes gerade um so viel geringer wird, als es Fracht verdient hat. Selbst zu Buche steht das Schiff nicht um so viel weniger, denn unter Ausgaben sind Gage oder sonstige Unkosten zu bringen, wodurch der Kostenpreis des Schiffes so viel höher wird. — Um diese Vorschriften vollständig zu machen, hätte auch an den Fall gedacht werden müssen, wo die Versicherungstaxe zu niedrig genommen wurde, wodurch der Versicherte bei Partikularschäden und deren Abmachung gewinnt. Denn er giebt alsdann für einen geringeren als den wirklichen Werth die Prämie aus, erhält aber Schadenvergütung, als ob der wirkliche Werth zum Vollen wäre versichert worden. Es sei z. B. ein Schiff zur Versicherung auf 6000 ℛ︀ℳ︀ taxirt, wirklich werth aber zur Zeit der Reparatur unter Havarie 9000 ℛ︀ℳ︀, der zu vergütende Schaden aber sei 3000 ℛ︀ℳ︀, so würden die Versicherer 50 pCt. zu bezahlen haben, während der Schaden in Wirklichkeit nur 33⅓ pCt. beträgt. Uebrigens wo solche eclatante Fälle vorkommen, kann die Taxe immer erhöht werden auch ohne gesetzliche Vorschrift, denn es ergiebt sich schon aus der Natur der Sache selbst.

Bei Versicherung von Grönlands- und Südseefahrern ist es gebräuchlich, das Casko und das Fleeth jedes separat zu taxiren. Unter Letzterem versteht man die zum Fischfang und zum Aufbewahren des Specks, beziehungsweise des Thrans, erforderlichen Geräthschaften. Schaden und Verlust, den diese beim Fange erleiden, wird als gewöhnliche Abnutzung betrachtet und vom Versicherer nicht ersetzt.

Dampfschiffe und deren Maschinen pflegen auch separat versichert zu werden; in Hamburg und Bremen letztere mit der Clausel: Frei von Beschädigung, außer im Strandungsfalle. Auch wohl: Frei von Schaden durch Explosion. — Nach Beneke-Nolte I. 289 wird bei Lloyd der Risiko auf Schiff und Maschine, wenn auch separat taxirt wurde, doch als ein und derselbe betrachtet.

Die Pflicht des Versicherten bei Casko-Versicherungen betreffend, so hat derselbe die nöthigen Anzeigen (s. den betr. Artikel) mit gehöriger Genauigkeit zu machen; vor Allem den Namen von Schiff und Schiffer und die Reise des Schiffes anzugeben. — Das Schiff selbst muß bei Anfang der Versicherung in jeder Beziehung seefähig sein, d. h. in dichtem, gutem, wohlkalfatertem Zustand, mit dem nöthigen Segel- und Tauwerk, mit hinreichenden Lebensmitteln, und mit genügender Mannschaft versehen sein (s. Seetüchtigkeit).

In der Regel bedarf es einer ausdrücklichen Anzeige, wenn Schiffe klinkerweise gebaut sind; wenn sie von Föhrenholz gebaut sind; häufig

auch wenn sie mit Salz oder mit Roheisen beladen sind. — Auf Klink, oder klinkerartig gebaute Schiffe sind solche, wo die Außenplanken mit den Kanten übereinander fassen, so daß, wenn die Befestigung nachgiebt, ein schlimmer nicht leicht zu verstopfender Leck entsteht, weshalb diese Art von Bauart gefährlicher gehalten wird, als die allgemein übliche, auf Krawehl, wo die Kanten der Planken nebeneinander liegen. Früher, bis 1854, war in Bremen die Versicherung von klinkerartig gebauten Schiffen unzulässig; jetzt muß diese Bauart aufgegeben werden, geschieht es nicht, so ist die Versicherung eines solchen Caskos und der Frachtgelder ungültig; auch auf Ladung ist sie ungültig, wenn dem Versicherten diese Bauart des Schiffes bekannt war. Eiserne und föhrene Schiffe müssen in Bremen als solche angegeben werden, geschieht es nicht, so wird nur die Hälfte des Schadens auf Casko, Fracht und Ladung bezahlt, doch auf Ladung nur dann, wenn dem Versicherten nachgewiesen wird, er habe die Bauart des Schiffes gekannt. — Dabei wird die Erklärung gegeben, daß unter föhrenen Schiffen auch solche verstanden werden, deren Planken von Eichen, deren Inhölzer aber größtentheils Föhren sind. (§. 48 der Bed. von 1854.)

Auch soll nach §. 45 angegeben werden, wenn ein Schiff in Ballast oder mit einer lose verschifften Ladung Guano, Salz oder sonstigen dem Schmelzen unterworfenen Waaren geht; sonst wird im Fall von Havarie oder selbst Totalverlust nur die Hälfte des Schadens bezahlt. Guano, und Salz in Säcken wird der besondern Angabe nicht bedürfen, woraus sich denn schließen läßt, daß nicht allein wegen des im Fall von Havarie grösse entweder gar nicht oder doch nur in geringem Werth vorhandenen beitragsfähigen Objekts die obige Angabe als zur Würdigung des Risikos nöthig erachtet wird, sondern, daß auch eine lose verschiffte Ladung Guano, Salz ꝛc. für gefährlicher gehalten wird, als wenn sie in Säcken verpackt ist. Denn obgleich die Säcke gegen die Nässe keinen Schutz gewähren, so bleibt die Ladung doch besser in ihrer Verstauung, und mithin das Schiff in der richtigen Lage, wogegen das Wegschmelzen einer lose verschifften Ladung von weit größerer Gefahr für die Sicherheit des Schiffes ist.

Nach Art. 18 des Hamb. Allg. Plans von 1853 soll bei Casko-Versicherung angezeigt werden, wenn ein Schiff von Föhrenholz; auf Klink gebaut; mit Ballast beladen ist; mit Salz-, Knochen-, Knochenschwärze-, Guano-, Eisenbahnschienen- oder Steinladung geht; geschieht dies nicht, so wird nur die Hälfte des etwaigen Schadens bezahlt. — Wenn nach Art. 19 bei Versicherung auf Casko oder Fracht nicht angezeigt ist, daß das Schiff mit Kalkladung gehe, so ist die Versicherung ungültig, und die Prämie verfallen.

Cediren; engl. to cede; franz. ceder; span. ceder. Jemandem eine Sache überlassen oder abtreten. Diese Handlung selbst wird Cession, Abtretung, genannt; der überlassende Theil Cedent, und der empfangende Cessionarius oder Cessionair.

Im Versicherungsgeschäft kommen diese technischen Ausdrücke bei Uebertragung von Policen vor. Gelangt nämlich der Gegenstand, worauf Versicherung genommen war, durch Kauf oder auf sonstige Weise in den Besitz eines Dritten, so ist es natürlich, daß dieser auch für die gehörige Sicherheit desselben sorgen will. Auf die bequemste und in der Regel auch auf die wohlfeilste Weise kann er diesen Vorsatz ausführen, wenn er zugleich beim Kauf der Sache selbst auch die darauf geltende Police erwirbt. Da aber die Police der Contrakt ist, der zwischen dem Versicherer und einem namhaft gemachten Versicherten bestehet, so ist auch die Genehmigung und Anerkennung des Versicherers in einem solchen Fall durchaus nothwendig. Im §. 43 der Bremer Verd. von 1854 wird dies ausdrücklich festgesetzt.

Siehe die Art.: Interesse; Police.

Centner; engl. hundred weight (Cwt.); franz. quintal; span. quintal. Eigentlich 100 Pfund Gewicht; der engl. Centner hält 112 ℔ Engl. Der Preuß. Centner 110 ℔ Pr. Der Neapolit. (Cantaro) 100 Rotoli. Der Span. (Quintale) 100 ℔.

Charteparthie; engl. charter-party; franz. charte-partie; span. póliza de fletamento. Der über die Befrachtung eines Schiffes abgeschlossene Contrakt, welcher da wesentlich zur Vermeidung von Streitigkeiten ist, wo die Pflichten und Rechte vom Verfrachter und Befrachter so mannigfaltig sind, daß sie im Connoissemente nicht bequem aufgeführt werden können. Handelt es sich um die einfache Beschreibung der zu machenden Fahrt, die Bezeichnung des Empfängers und die Bestimmung der Frachtsumme, so genügt allerdings das Connoissement. Soll dagegen festgesetzt werden, wie es mit den Liegetagen am Lade- und Löschplatz, mit der Tragung von Hafen-Unkosten, mit Zulage für eine etwaige Versegelung, mit Zeichnung von Connoissementen u. dergl. gehalten werden soll, so wird dies alles am Besten in einem ausführlichen Vertrage niedergeschrieben. Neben der Charteparthie ist jedoch das Connoissement, als Empfangs-Bescheinigung über die näher angegebene Ladung, nicht zu entbehren; wogegen eine Befrachtung nur mittelst Connoissemente sehr gut gedacht werden kann.

Die Wirkungen einer Charteparthie sind ganz eben so wie die eines jeden Vertrags. Beide Theile müssen das halten was sie versprechen. Der Verfrachter verspricht in der Regel sein Schiff zu einer bestimmten

Zeit zur Einnahme der Ladung, eventuell zur Abfahrt, in gutem seetüchtigen Zustande in Bereitschaft zu halten; den ganzen Raum des Schiffes zur Verfügung des Befrachters zu stellen; (Ausnahmen, z.-B. die Cajüte, das Volkslogis und der nöthige Raum für Wasser und Proviant 2c. werden namhaft gemacht,) die vorgeschriebene Fahrt inne zu halten; die Ladung abzuliefern, und was sonst noch etwa ausbedungen wird. Der Befrachter dagegen verspricht dem Schiffe zu rechter Zeit eine (volle und bequeme) Ladung zu geben, oder im Behinderungsfalle ein namhaft zu machendes tageweise zu berechnendes Liegegeld; so wie nach gehöriger Ablieferung der Güter die bedungene Fracht auszahlen zu lassen.

Es verstehet sich dabei, daß eine bestimmte Form der Charteparthie nicht vorgeschrieben werden kann, und eben so sollte sich auch von selbst verstehen und den Contrahenten überlassen bleiben, wie sie den Inhalt bestimmen; nur muß Alles deutlich aus dem Contrakt hervorgehen, um was es sich handelt, und wer und wo die contrahirenden Partheien sind. Darüber geben die neueren Seerechte manchen nützlichen Wink, indem sie erwähnen, welche Einzelnheiten eine Charteparthie enthalte, nämlich: Ort und Datum; Namen von Befrachter und Verfrachter; Name und Größe des Schiffes; Name des Schiffers; Beschreibung der vorzunehmenden Fahrt; Festsetzung der Liegetage beim Laden und Lossen; so wie des Liegegeldes; Festsetzung der Fracht; Beschreibung des zu vermiethenden Raumes; Conventionalstrafe im Fall von Behinderung 2c. mitunter auch (in Kriegszeiten wohl immer) die Flagge oder die Nationalität des Schiffes.

Beim Abschluß einer Charteparthie hat der Verfrachter (eventuell der Schiffer) hauptsächlich Folgendes zu bemerken:

Bei Angabe der G r ö ß e des Schiffs ist es räthlich „ungefähr", oder „circa", beizufügen. Ueber die Hafenungelder des Lade- und Loßplatzes muß er sich, zur genauen Schätzung des reinen Frachtverdienstes, zuverlässige Auskunft zu verschaffen suchen. Eben so über die durchschnittliche Dauer der zu machenden Reise des Schiffes. Der Frachtsatz (rate of freight) wird häufig nach ganz anderen Waaren, als womit es die Absicht ist, das Schiff zu beladen, angenommen; dann ist es Sache des Verfrachters Erkundigungen über das feste Verhältniß der verschiedenen Waarengattungen einzuziehen, wenn er in seinem Calcül sicher gehen will. Es wird nämlich häufig bestimmt, das Schiff soll so viel Thaler für die Ton (20 Cwt.) Talg, oder so viel für das Quarter oder die Last Getreide bekommen; es ist dann zu untersuchen, ob die Frachtsätze auch in einem richtigen Verhältniß stehen. Ferner ist es

zweckmäßig, besonders auf langen Reisen, sich einen kostenfreien Vorschuß auf Fracht am Ladeplatze auszubedingen, um damit die Schiffsabgaben und Anschaffungen zur Reise bestreiten zu können. Bei den Liegetagen ist zu erwähnen, ob laufende Tage, oder Werkeltage gemeint sind; heißt es nur so und so viel Tage, so gelten Werkeltage. — Auch kommt es vor, daß zum Laden und Lossen Liegetage nach Ortsgebrauch gelten sollen; die Ueberliegetage werden dann vergütet; hier ist die vorherige Erkundigung nach dem Ortsgebrauch zu empfehlen, und kann keine sichere Auskunft erlangt werden, so ist es besser eine feste Zahl gleich auszubedingen. Bei monatsweiser Verfrachtung ist es zweckmäßig, wenn Anfang und Ende näher bezeichnet wird; gewöhnlich gilt zwar der Anfang von dem Tage, wo das Schiff zum Laden bereit ist, und das Ende, wenn es die Ladung gelosset hat; doch kommen mitunter Differenzen dieserhalb vor, die durch genaue Fassung vermieden werden können. Auch ist es mitunter wesentlich, ob die Fracht nach eingenommenem Maaß und Gewicht oder nach ausgeliefertem berechnet werden soll. Endlich ist deutlich auszusprechen, ob Brutto- oder Nettogewicht gemeint ist, ob Englisches oder Spanisches, oder welches Gewicht.

Häufig kommt es vor, daß der Befrachter das Schiff ganz oder theilweise an Dritte vermiethet, daß überhaupt von vorn herein die Absicht desselben auf Erzielung eines Frachtgewinnes ging. Wird diese Absicht erreicht, so bildet natürlich die Gesammtsumme der in den Connossementen verzeichneten Fracht einen höheren Betrag, als die in der Charteparthie stipulirte Fracht. Durch Unterzeichnung dieser Connossemente erkennt der Schiffer den Frachtansatz als richtig an, und im Fall von Havarie grosse muß er seinen Beitrag nach Maßgabe dieses höheren Betrages leisten. Um nun Einreden des Schiffers zu beseitigen, pflegt in solchen Fällen in der Charteparthie ausbedungen zu werden, der Schiffer müsse die Connossemente unterzeichnen, gleichviel ob darin eine höhere oder niedrigere Fracht angegeben sei. Will der Schiffer sich dann wegen eines etwaigen Beitrages zur Havarie grosse für einen höheren Frachtbelauf, als der für ihn der Gefahr ausgesetzt gewesene, decken, so bleibt nichts übrig als sich einen Verpflichtungsschein vom Befrachter geben zu lassen, daß dieser den Beitrag für den Frachtgewinn, der ihm ja auch gerettet ward, leisten wolle.

Der Befrachter hat bei Abschluß einer Charteparthie das oben dem Verfrachter Empfohlene von seinem Standpunkt aus zu beurtheilen und demnach zu verfahren. Bei leicht sich erhitzenden Waaren ist dem Schiffer die Sorge dafür speciell anzuempfehlen, z. B. Oeffnen der Luken bei

gutem Wetter, und dergleichen Vorsichtsmaßregeln. Ferner ist namhaft zu machen, an wen sich der Schiffer zu adressiren habe: unterbleibt dies, so wird derselbe natürlich den Correspondenten seines Rheders wählen und diesem die Commission von der Fracht dadurch zuwenden.

S. Befrachtung.

Christiansand. Hafen- und Handelsstadt in Norwegen.

Unkosten eines mit Havarie eingelaufenen Schiffes von Stockholm:
Bestand der Ladung: 1079²/₃ Sch.℔ Eisen, Werth R. 8790.

Lootsgeld einkommend 5.10, ausgehend 3.70		Sp.ß	8.80
Unkosten der Verklarung 17.90, Besichtigungsgebühren 26.78		"	44. 8
Arbeitslohn beim Lossen, Transport zum Packhause	Sp.ß 44.118		
desgl. an Bord und im Packhause..	" 26.116		
Lagermiethe 4 Monate à 37½ Sp.ß	" 150. —		
Arbeitslohn beim Transport zum Schiffe 1079²/₃ Sch.℔ à 5 Schill..	" 44.118		
desgl. an Bord, Aufsicht im Packhause	" 50. 42		
Speditionscommission	" 90. —		
		"	407.34
Commission für Vorschuß und Bemühung		"	58.—
		Sp.ß	518.42

Circular; engl. circular letter; franz. lettre circulaire; span. carta circular; auf deutsch: Rundschreiben. Kommt in solchen Fällen vor, wo mehreren Personen dieselbe Mittheilung gemacht werden soll. Dies geschieht auf verschiedene Weise. Entweder adressirt man dasselbe Schreiben an die betreffenden Personen, oder es wird einem Jeden eine gleichlautende Abschrift zugeschickt. — Von Interesse im Versicherungswesen ist das Circular, welches der englische Lloyd seinen Agenten zukommen läßt, und welches eine sehr verständige Anleitung für dieselben enthält. S. Lloyds.

Clariren; engl. einclariren, to enter at the customhouse, ausclariren, to clear outwards; span. einclariren entrar (la aduana), ausclariren, despachar. In der Regel ist es nach Ankunft eines Schiffes am Bestimmungsplatze das erste, was ein Schiffer vorzunehmen hat, die von der Zollbehörde vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu beachten. Gewöhnlich fordern diese die Deponirung eines genauen Inhaltsverzeichnisses der Ladung (Manifest) am Zollamte, oder das Einclariren,

bevor dem Schiffer die Erlaubniß zum Lossen gegeben wird. Es steht rechtlich der persönlichen und alleinigen Besorgung dieses Geschäfts durch den Schiffer nichts im Wege; da demselben in der Fremde aber die Wege und näheren Einzelheiten unbekannt zu sein pflegen, so wird dazu gewöhnlich die Hülfe einer Mittelsperson, des Schiffsmaklers oder des Correspondenten des Schiffs in Anspruch genommen.

Classification; engl. classification. Im Assecuranzwesen mit Bezug auf Schiffe der in Folge einer Untersuchung festgestellte Grad der Seetüchtigkeit. Die mit der Besichtigung und Untersuchung der Schiffe betrauten Personen pflegen sich den Zustand der Hauptbestandtheile des Schiffes zu notiren, um daraus ein Gesammtergebniß hervorgehen zu lassen, dessen Richtigkeit dann von dem dabei innegehaltenen Verfahren abhängen wird. Eine völlige Sicherheit wird selbstverständlich die gewissenhafteste Untersuchung nicht geben können, denn die von Planken bedeckten Inhölzer und die inneren Seiten der Planken sind nicht zu sehen; aber es wird dadurch doch die Versicherung alter, abgefahrener Schiffe verhindert und für Schiffe in nicht ganz tadellosem Zustande eine Verbesserung der Prämie bewirkt.

Der vorgefundene Zustand von Schiff und Geräth würde am einfachsten mit Zahlen zu bezeichnen sein, also für ganz gute Schiffe Nr. 1 u. s. w. Aber es hat sich in den verschiedenen Ländern eine verschiedene Bezeichnungsweise herangebildet, die viel dazu beiträgt, die Sache selbst schwieriger scheinen zu lassen, als sie in der That ist.

In England werden im Register von Lloyds die Abstufungen wie folgt bezeichnet: Schiffe erster Classe A oder A 1, zweite Classe Æ, bei vorzüglicher Bauart roth mit Stern: *Æ, die folgende Classe E.

In Frankreich ist die Bezeichnung der Classen folgende:

3 T	(3/3) bedeutet	völliges	Vertrauen	(T für tiers, ein Drittel).
5 S	„	5/6	„	(S „ sixième, ein Sechstel).
3 Q	„	3/4	„	(Q „ quart, ein Viertel.)
2 T	„	2/3	„	
M	„	1/2	„	(M „ moitié, die Hälfte.)
T	„	1/3	„	
Q	„	1/4	„	
S	„	1/6	„	
R oder O	„	kein	„	(R „ rien, nichts.)

Die Classifikations-Methode in Norwegen ist folgende:

Jeder der drei Taxatoren erhält ein Exemplar des nachstehenden Formulars:

Kiel, Steven, Ruder und äußerer Boden..............
Bergholz, Setzgang. Schanzdeckel, Wassergang ....
Inhölzer ....
Binnenweigerung....................................
Deck, Balken, Kielschwein, Kniee und Verband ....
Rundholz und Bratspill ....
Stehendes Tauwerk, als Wanten, Stagen, Pardunen....
Anker und Tauen, oder Ketten ....
Laufend Tauwerk, Verteuungstrossen ....
Segel..

Jeder füllt in eine der drei leeren Colonnen den Grad der Güte der angegebenen Theile in Ziffern aus; dabei ist Vorschrift, daß 1 vorzüglich gut, 2 sehr gut, 3 gut, 4 ziemlich gut, 5 mittelmäßig, 6 schlecht bedeuten soll. — Die Ziffern aller drei Taxationen werden dann in einer Tabelle gesammelt, und die Summe mit 3 dividirt; das Resultat bestimmt dann ungefähr die Classifikation und den Werth, nämlich:

10—15	wird	Classe	A 1,	Werth	60—90	Speziesthaler	pr. Commerzlast, jenachdem das Schiff mehr oder minder solide gebaut und complet ausgerüstet ist.
16—20	„	„	A 2,	„	50—65	„	
21—25	„	„	B 1,	„	40—55	„	
26—30	„	„	B 2,	„	30—45	„	
31—35	„	„	C 1,	„	20—35	„	
36—50	„	„	C 2,	.	15—30	„	

Ergiebt die Summe 50 und darüber, so wird das Schiff in keiner Assekuranz-Compagnie aufgenommen. Für kupferne Verbolzung ist ca. 5 Sp.-ℛ𝓉, für Kupferhaut ca. 15 Sp.-ℛ𝓉 pr. Commerzlast zuzufügen, nach Umständen weniger. Fahrzeuge unter 40 Commerzlast, auch Slupen, Galleassen und Schooner sind nach Umständen in 33⅓ pCt. niedrigere Taxen zu setzen. — Da jedoch obige Tabelle nicht mit mathematischer Genauigkeit Classe und Werth bestimmen kann, so können die Taxatoren Beides durch Abgabe ihres Votums in versiegelten Billets festsetzen. Dann gilt Stimmenmehrheit. — Es wird dann noch bemerkt, daß die Direktion im Allgemeinen niedrige Taxen für wünschenswerth hält, weshalb die Taxatoren in der Regel des Rheders Wunsch, einen niedrigeren Ansatz als den taxirten zu nehmen, erfüllen können.

Die Direktion muß demnach die Erfahrung gemacht haben, daß mehr Totalverluste vorkommen als Partikulair-Havarien; denn nur in Bezug auf Erstere kann eine niedrige Taxe für den Versicherer wünschenswerth sein.

Die folgenden Abstufungen werden in Bezug auf Versicherungen von Waaren für gleich gut gehalten:

In Bremen.......... 2 A roth.
In Hamburg........ A 2
Im englischen Lloyd... Æ 1 roth mit *
Im französischen Veritas 3/4

Werth verschiedener Classificationen gegen einander.

Bremen.	Frankreich	England.	Hamburg.	Lübeck.	Norwegen.
1 A	....	....	A oder A 1	A	....
....	2/3	....	A oder A 1	A und 1	A 1 bis A 2
1	....	A	....	....	....
....	5/6	....	A 2	A 1	A 2 bis B 1
1 B.	....	....	....	....	B 2
....	3/4	(roth) * Æ	....	A 2	....
(roth) 2 A	....	....	AB 1	....	A 2 bis B 2 gleich 2 A roth
....	....	....	....	A 2 und 3	....
2 A	....	....	....	....	B 2 bis C 1
....	2/3	Æ	....	A 3	....
2	M oder 1/2	E	AB 2	....	C 2
....	....	I	B 1	....	....
2 B	T oder 1/3	....	B 2	B	....

Clausel; engl. clause; condition; franz. clause.

Die Pläne der meisten Versicherungsgesellschaften fangen mit dem Versprechen an, den Versicherten gegen alle Gefahren zu schützen, setzen aber dann hinzu, insofern in dem folgenden Text des Planes keine Ausnahmen ausbedungen sind. Diese Ausnahmen nennt man Clauseln, die jedoch durch den geschriebenen Inhalt der Police außer Kraft gesetzt werden können. Gilt also eine gewisse Waare nach dem gedruckten Plan nur mit der Clausel: frei von Beschädigung außer im Strandungsfall, und in der Police wird vereinbart, daß die Versicherer für Beschädigung aufkommen sollen wenn diese 10 pCt. erreicht, so gilt natürlich diese schriftliche Bedingung.

S. die Artikel: Beschädigung; Kriegsmolest; Seegefahr.

Commandite; englisch branch establishment; französisch commandite. Die Uebersetzung der englischen Benennung ist zugleich

Erklärung: Zweig eines Geschäfts. Errichtet ein Handelshaus ein von ihm geleitetes Etablissement (gewöhnlich außerhalb des eigenen Platzes) so ist dieses die Commandite, welche unter dieser Bezeichnung in den Handlungsbüchern ihr Conto erhält.

Commission; engl. desgl. In der Geschäftssprache sowohl eine für Jemand übernommene Bemühung, als auch die Vergütung dafür. Waaren in Commission erhalten, heißt dieselben zum Verkauf für fremde Rechnung bekommen. Commission berechnen, heißt für gehabte Bemühungen das Gehörige belasten. In der Regel wird die Commission prozentweise berechnet.

In den Haupthandelsplätzen besteht über den Prozentsatz der für die verschiedenartigen Bemühungen zu berechnenden Commission entweder ein von der Handelskammer (board of trade) erlassener Tarif, oder doch eine feste Usanz; Beides ist in vorkommenden Fällen leicht zu erfragen. Hier genügt es die im Handel, im Schiffsverkehr und im Versicherungswesen am häufigsten vorkommenden Commissionen aufzuführen.

Commission für den Verkauf von Waaren;
do. für del credere;
do. für Trassiren;
do. für Besorgung von Assekuranz;
do. für Besorgung von Fracht;
do. für Einkassiren der Frachtgelder;
do. für Vorschuß von Geldern, event. Havariegeldern;
do. für Leitung einer Havariesache;
do. für Einkassiren von Havariegeldern;
do. für Einkassiren eines Bodmereibriefes.

Zu verdienende Commission ist ein versicherbares Interesse. Kommt die Waare, auf welche der Commissionsverdienst erwartet wird, gesund im Bestimmungshafen an, so wird diese Erwartung zum Vollen realisirt; erreicht sie den Bestimmungsplatz im beschädigten Zustande, so verliert der Verkäufer für den dadurch entstehenden Ausfall im Ertrage seine Commission; gehet die Waare unterwegs verloren, so tritt bei der Commission ein Totalverlust ein, ebenso wenn sie im Nothhafen verkauft werden muß. — Nach diesen Grundzügen ist bei Versicherung von Commissionen ein etwa vorkommender Schaden-Anspruch zu reguliren, wenn nicht in der Police oder sonst dem entgegenstehende Bestimmungen getroffen sind.

Es verstehet sich dabei, daß dieselbe Clausel, die bei der Waare selbst ihre Anwendung findet, auch bei der Versicherung der Commission maßgebend ist. Ist z. B. eine Waare frei von Beschädigung außer im

Strandungsfall versichert, und es entstehet durch Beschädigung ein Ausfall an der Commission, ohne vorhergegangene Strandung, so ist der Versicherer nicht dafür verantwortlich. Und gilt die Waare frei von Beschädigung, wenn unter 10 %, der Schaden an der Waare hat aber diese Procente nicht betragen, so kann ebenfalls von einer Vergütung des Verlustes auf Commission keine Rede sein. Alles natürlich nur, insofern nicht ein anderes ausdrücklich vereinbart worden ist.

Bei begründetem Anspruch auf Partikularschaden wird der Ausfall am Ertrage der Waare procentweise von der versicherten Commission vergütet.

Der Art. 32 der Bremer Bed. enthält darüber unter anderem Folgendes: „Erreichen die Güter in beschädigtem Zustande den Bestimmungsplatz, so wird der durch die Beschädigung entstandene Ausfall an der Commission in demselben Verhältniß vergütet, wie der Ausfall am Brutto-Werth der Güter nach den gewöhnlichen (d. h. Bremer) Bedingungen zu ersetzen sein würde.“

Dieser Artikel enthält im Eingange die Bestimmung, daß zu verdienende Commission versichert werden kann. Wer ein Recht habe, Commission versichern zu lassen, darüber konnte selbstverständlich nichts festgesetzt werden, und muß daher in zweifelhaften Fällen untersucht werden, ob ein versicherbares Interesse in der That existirt.

Compagnie; engl. partnership; franz. société; span. compañia (de comercio). In der Geschäftssprache des Kaufmanns die Verbindung zweier oder mehrerer Personen zum Zwecke des Erwerbs durch Handel. Compagnon, engl. partner, franz. associé, span. socio, der einzelne Theilhaber. Jeder Genosse hat das Recht, im Namen der Gesellschaft Handel zu treiben, Gelder auszuzahlen und zu empfangen, und die Gesellschaft an Dritte und Dritte an die Gesellschaft zu verpflichten. In Gesellschaften unter einer Firma steht jeder der Compagnons für die Verpflichtungen der Gesellschaft solidarisch für das Ganze ein. So bestimmt das holländische H.-G. Art. 17. 18, was sich eigentlich von selbst verstehen sollte, wenigstens in allen Fällen, wo Geschäftsleute ihre Verbindung anzeigen, ohne dabei ausdrücklich zu erwähnen, welche Summe ein Jeder eingezahlt hat, was natürlich in der Praxis nicht vorkommt.

Compromiss; engl. compromise. S. Dispache.

Comptoir; engl. countinghouse oder office; franz. comptoir; span. escritorio. Die Oertlichkeit, wo in einem kaufmännischen Geschäfte die schriftlichen Arbeiten ꝛc. vollzogen, und die Handelsbücher, die Casse ꝛc. aufbewahrt werden.

Condemnation; engl. desgl.; franz. condamnation; span. condenacion. Eigentlich die Verurtheilung, das Verdammungsurtheil; uneigentlich die Verwerfung, die Untauglichkeitserklärung. In dieser zwiefachen Bedeutung kommt das Wort im Seehandel und im Assecuranzwesen vor. Ein Schiff condemniren oder die Condemnation desselben aussprechen, heißt:

1) dasselbe als gute Prise erklären;
2) es für seeuntüchtig und nicht herstellbar erklären.

Zu 1. ist Folgendes zu bemerken:

In Kriegszeiten gilt der Grundsatz, daß Eigenthum von Unterthanen feindlicher Staaten, welches auf dem Meere angetroffen wird, von Rechts- (oder von Gewalts-) wegen der Nehmung unterworfen ist. Bei solchen Schiffen, die gleich als feindlich erkannt und überwiesen, oder bei Gütern, die aufgebracht werden, wird es also kaum irgend eines Verfahrens bedürfen, dessen Ergebniß als eine eigentliche Condemnation gelten kann; es genügt einfach die Untersuchung, ob es in der That feindliches Eigenthum ist, was durch den Augenschein, d. h. durch Einsicht der Schiffspapiere geschieht. Langwieriger wird das Verfahren des Prisengerichts, wenn Schiffe und Güter unter neutraler Flagge auf den Verdacht, daß sie feindliches Eigenthum sind, angehalten und aufgebracht werden. Denn maskirtes Eigenthum kommt in Kriegszeiten häufig vor.

Dann bedarf es oft des größten Scharfsinnes, um das wahre Verhältniß zu entdecken, und da dergleichen Fälle in Kriegszeiten häufig vorkommen, so müssen auch die wirklich Neutralen darunter leiden, indem ihre Schiffe zur Untersuchung nach Häfen einer kriegführenden Macht geschleppt werden, eine Procedur, die bei glücklichstem Ausgange viel Zeit und Geld kostet; denn Entschädigung wird nur in seltenen Fällen gegeben.

Ueber die Frage, ob der kriegführenden Macht das Recht zustehe, neutrales Eigenthum dergestalt zu belästigen, ist viel gestritten, mit Kanonen und mit Gründen. Einstweilen wird es wohl beim Alten bleiben; derjenige, der die Macht hat, jenes wirkliche oder vermeinte Recht auszuüben, wird es nicht gutwillig aufgeben. Das hieße sonst eine Frage der Macht durch Rechtsgründe entscheiden wollen.

Eine vom Prisengericht ausgesprochene Condemnation, mag sie nun rechtlich begründet sein oder nicht, hat den Erfolg, daß nicht allein der bisherige Eigenthümer alle Rechte an den verurtheilten Gegenstand verliert, sondern auch derjenige, der etwa ein Pfandrecht daran hatte. Wird die Prise verkauft, so kann man sich wegen etwa verletztem

Eigenthumsrecht lediglich an den Fiskus desjenigen Staates halten, der durch das Prisengericht die Condemnation aussprechen ließ.

Siehe Prisengericht.

Zu 2. Ist ein Schiff so schadhaft, daß es nicht ausgebessert werden kann, so ist der Verkauf zum Abbruch und Slopen die gewöhnliche Folge. Findet dabei keine Verantwortung gegen Versicherer und Ladungseigenthümer statt, so kann der Verkauf ohne besondere Förmlichkeit vor sich gehen. Befindet sich aber das Schiff fern vom Wohnplatz des Rheders, oder mit Ladung an Bord in einem Nothhafen, oder mit Ladung im Abgangshafen, so kommt dabei erstlich das Verhältniß des Schiffes zum Rheder und zweitens das zu den Ladungsinteressenten zur Geltung. Um sich gegen Alle verantworten zu können, muß der Schiffer darauf bedacht sein, über die Nothwendigkeit des Verkaufs genügende Beweise vorlegen zu können. Um diese zu erhalten, hat er sich an die Hafenbehörde zu wenden, welche alsdann durch Sachverständige eine Besichtigung des Schiffes vornehmen läßt; und diese stellen über das Ergebniß der Untersuchung ein Attest aus. Wird also von ihnen das Schiff in so schlechtem Zustande gefunden, daß es nicht ausgebessert werden kann, so pflegt dies mit klaren Worten in dem Attest ausgesprochen zu sein; und dies Attest wird dann „Condemnations-Acte“ genannt. Durch ein solches Attest wird der Schiffer in den Stand gesetzt, sich gegen den Rheder wegen des ohne Auftrag geschehenen Verkaufs des Schiffes, und gegen die Ladungsinteressenten wegen der Nichterfüllung des Frachtcontracts zu rechtfertigen.

Jetzt ist noch die Frage zu beleuchten, welchen Einfluß eine Condemnation auf die geschlossene Versicherung hat, und zwar erstens in Beziehung auf Verurtheilung des versicherten Gegenstandes durch ein Prisengericht.

War die Versicherung gegen alle Gefahr geschlossen, so muß der Versicherer den Verlust ersetzen, vorausgesetzt: 1) daß an Dritte, z. B. bei Condemnation des Schiffes an die Ladungsinteressenten wegen falscher Angabe und dadurch herbeigeführter Aufbringung, kein Anspruch zu machen ist; 2) daß der Versicherte es an der nöthigen Vorsicht nicht hat fehlen lassen; 3) im Fall einer ungerechten Condemnation, daß er sich innerhalb der den Neutralen gesteckten Grenzen gehalten habe. — Bei Versehen des Schiffers kommt es darauf an, ob die betreffenden Assecuranz-Compagnien für solche haften oder nicht.

Eine Condemnation in Havariefällen ist nur dann verbindlich für den Versicherer, wenn

1) die Ursache der Condemnation in einem wirklichen Seeschaden, der auf der versicherten Reise entstanden ist, nicht etwa in innerem Vergang oder Wurmfraß liegt, und

2) die Condemnation eine unbedingte ist, d. h. wenn sie nicht gewisse Voraussetzungen und Vermuthungen aufstellte; etwa als im Interesse der Betheiligten liegend, weil die Reparaturkosten (unter Veranschlagung der Summe) zu hoch sein würden. In solchem Fall muß dem Versicherer die Wahl bleiben, ob er den Verkauf anerkennen, oder ob er den Schaden auf Grundlage der taxirten Reparaturkosten bezahlen will. Dies Verfahren scheint so sehr allen Anforderungen der Gerechtigkeit und selbst der Billigkeit zu entsprechen, daß es nicht leicht zu begreifen wäre, wie über diesen Punkt abweichende Ansichten haben entstehen können, wenn nicht oft das Interesse die klare Beurtheilung gefangen nähme.

Dabei versteht sich, daß die Versicherung für alle Gefahr, oder doch für alle Seegefahr geschlossen wurde, und nicht etwa die Clausel vereinbart wurde: frei von Havarie particulaire, oder: bloß für Totalverlust. Bei der letzteren Clausel kommt es dann darauf an, ob vorher eine Strandung stattgefunden, und ob der Schaden eine gewisse Höhe beträgt.

Siehe Totalverlust; auch: Abandon.

Connoissement; engl. bill of lading; franz. connoissement; span. conocimiento.

1) Der Schein, den der Schiffer über empfangene Güter ausstellt, mit der Verpflichtung, dieselben unter Verpfändung seines Schiffes und seiner Person am Bestimmungsorte gegen Bezahlung der Fracht abzuliefern, heißt Connoissement.

2) In der Regel werden zu Connoissementen gedruckte Formulare benutzt, die vom Befrachter ausgefüllt, und dem Schiffer zur Unterzeichnung vorgelegt werden.

3) In neuerer Zeit werden im (transatlantischen) Seehandel in der Regel fünf gleichlautende Exemplare ausgefüllt. Eins bekommt der Schiffer zum Zweck der richtigen Ablieferung und Frachteincassirung, eins der Rheder, um es bei einem auf die versicherte Fracht fallenden Schaden als Beweisstück benutzen zu können, ferner um nöthigen Falls Auskunft über den Bestand der Ladung und deren Eigenthümer geben zu können, was namentlich beim Anlaufen von Nothhäfen und Trennung von Schiff und Ladung erforderlich sein kann. Die übrigen drei bekommt der Befrachter; eins davon bewahrt er auf, ebenfalls zu oben angegebenen Zwecken, im Allgemeinen aber, um jederzeit den Beweis

der geschehenen Verladung in Händen zu haben, eins sendet er mit demselben Schiffe unter Couvert dem Empfänger der Waaren zu, damit dieser die richtige Lieferung beurtheilen, und die zu zahlende Fracht daraus ersehen kann; und eins sendet er gewöhnlich mit einer andern Schiffsgelegenheit dem Empfänger zu, damit dieser auch für den Fall des Untergangs ein Beweismittel besitze.

4) Die Unterzeichnung des Connoissements durch den Schiffer kann streng genommen erst nach Empfang der Waaren an Bord des Seeschiffes geschehen. So bringt es der Wortlaut der Connoissemente mit sich; denn der Schiffer bekennt ja, die Waare (unter dem Deck) an Bord seines Schiffes empfangen zu haben. Ausnahmsweise ist es an einigen Plätzen Gebrauch, die Connoissemente in manchen Fällen schon dann unterzeichnen zu lassen, wenn die Güter von der Stadt scheiden, um in Lichterschiffen nach den Hafenplätzen gebracht zu werden. Dann unterzeichnet aber der Befrachter einen Revers, der das Versprechen enthält, den Schiffer seiner Verpflichtung entschlagen zu wollen, wenn die Güter nicht an Bord gelangen sollten. Dieser Revers schützt den Schiffer jedoch nicht gegen etwaige Ansprüche des Empfängers; hat er die Connoissemente gezeichnet, ohne die darin bezeichneten Güter empfangen zu haben, so muß er den Empfänger befriedigen, und er kann sich nur an den Befrachter (Ablader) halten.

5) Der gedruckte Theil des Connoissements enthält in der Regel die Bescheinigung des Schiffers, die Waaren in gutem Zustande empfangen zu haben (engl.: in good order and condition) und das Versprechen, sie in demselben Zustande abzuliefern. Bemerkt der Schiffer also Mängel und Schäden, so hat er dies auf dem Connoissement zu verzeichnen, wenn er nicht für Schadenersatz in Anspruch genommen werden will. — Ein Connossement, das ohne weitere Bemerkungen den guten Empfang der Waaren bescheinigt, dient bei Ansprüchen an Versicherer als Beweis für die untadelhafte Abladung.

6) Es ist gebräuchlich vor Unterzeichnung des Connoissements gewisse auf die Beschaffenheit der Güter sich beziehende Verwahrungen hinzuzufügen, z. B. frei von Bruch; frei von Leckage; Gewicht und Inhalt mir unbekannt; frei von Beschädigung; was oft schon vom Befrachter bei Ausfüllung des Connoissements, häufiger vom Schiffsmäkler oder von dem Schiffer beigefügt wird.

Der Sinn aller dieser Clauseln ist der, daß der Schiffer, natürlich nachdem er sich am Bestimmungsorte oder am Loßplatze durch die Verklarung gerechtfertigt hat, nicht wegen Ersetzung solcher Schäden in Anspruch genommenwerden will.

Die Clausel: „frei von Leckage" betreffend, so ist dabei zu bemerken, daß dieselbe das bestehende Recht nicht aufheben kann, welches der Empfänger hat, ganz oder zum Theil ausgelaufene Gebinde für die Fracht an Bord stehen zu lassen. Die Ursache der Leckage ist dabei von keinem Belang; auch der Grad der Leckage nicht. Der Empfänger muß wissen ob ihm ein theilweise weggeleckte̊s Gebinde noch die Fracht werth ist oder nicht.

Die Clausel: „frei von Beschädigung" ist eigentlich überflüssig; denn schon im gedruckten Theil des Connossements liegt eine solche Verwahrung; in deutschen Connossementen durch die Bedingung: bei glücklicher Ankunft die Güter abliefern zu wollen; im englischen durch ausdrückliche Erwähnung, daß die Gefahren der See ꝛc. in Betreff der Lieferung ausgenommen sind.

7) Einige Gesetze nehmen Bedacht auf den Fall, wie es gehalten werden soll, wenn die Connossemente verschiedenen Inhalts sind. Der Schiffer, dem sämmtliche Connossemente vorgelegen haben, muß darauf achten, daß der Inhalt übereinstimme. Hat er dies versäumt, so muß er den Schaden tragen, namentlich den Empfänger auf Grund des präsentirten Connoissements befriedigen, wobei er sich nur an den Absender halten kann.

8) Finden sich bei Entladung des Schiffes mehr Güter vor als die auf dem Connoissement verzeichneten, so hat der Schiffer dafür zu sorgen, daß dieselben dem rechtmäßigen Eigner zugestellt werden. Denn mehr zu empfangen als laut Connoissement ist ein Versehen, daß der Schiffer wieder gut machen muß. Höchstens kann demselben, im Fall kein Eigenthümer zu ermitteln ist, ein Fundrecht an solchen Gütern zukommen.

9) Im Holl. H.-G. 514 wird festgesetzt, wie es zu halten ist, wenn der Schiffer beweisen kann, nach der Größe des Schiffes hätten die im Connossement angegebenen Güter gar nicht geladen werden können. Ein solcher Beweis soll zwar gegen den Ablader gelten, doch den Consignatär (Empfänger) muß der Schiffer demungeachtet schadlos halten, falls dieser auf Grund des Connoissements an den Ablader für mehr bezahlt oder vorgeschossen hat, als das Schiff eingenommen; unter Vorbehalt seines (des Schiffers) Regresses an den Ablader.

10) Es ergiebt sich demnach aus Obigem die für den Schiffer aus dem Connossement hervorgehende große Verbindlichkeit, und daß er unter allen Umständen gehalten ist, den Empfänger (Inhaber des Connoissements) zu befriedigen. Daraus folgt denn, daß er dem Ablader die Güter nur gegen Zurückgabe sämmtlicher Connoissemente ausliefern darf. Ist bereits eines der Connoissemente versandt, so kann

eine Lossung und Zurückgabe der Güter nur auf richterlichen Ausspruch geschehen, sonst hat der Ablader Sicherheit zu stellen, daß das fehlende Connoissement zurückgeliefert werde und der Schiffer dadurch nicht in Schaden komme. S. Fracht.

11) Außer dem gewöhnlichen Inhalt der Connoissemente in Bezug auf Empfang, Fracht, Ablieferung u. s. w. kann jede nähere Bestimmung darin aufgenommen werden, die etwa der Befrachter für nothwendig hält oder worüber sich die Betheiligten vereinbart haben. So kommt bei Gütern, die den Sund passiren müssen, die Bemerkung im Connoissement vor, durch welchen Commissionair in Helsingör der Sundzoll bezahlt werde. Bei Plätzen, die innerhalb einer Barre liegen, pflegt der Schiffer sich auszubedingen, daß Leichterfracht von den Gütern allein zu tragen sei. — Auch kommt (namentlich bei Dampfschiffen) die Bestimmung vor, die Güter innerhalb einer gewissen Zeit an Bord zu nehmen.

12) Ein Connoissement ist ein übertragbares Dokument. Die Uebertragung geschieht durch Indossement, entweder durch bloße Zeichnung des Namens (Blanco-Indossement) oder durch Voranstellung der Worte: für mich an Herrn N., oder der Worte: für mich an Herrn N. oder dessen Ordre. Das Blanco-Indossement kommt vor bei Connossementen, in denen der Empfänger nicht genannt ist, in denen es vielmehr bestimmt ist, die Güter an Ordre abzuliefern. Der dem Schiffer unbekannte Empfänger legitimirt sich alsdann durch Vorzeigung des vom Ablader indossirten Connoissements. Das Indossement mit Nennung des Namens kommt vor bei solchen Connoissementen, in denen der Empfänger bezeichnet war, und die Uebertragung kann also nur von diesem geschehen.

Der (rechtmäßige) Inhaber eines Connoissements ist zum Empfang der darin bezeichneten Güter berechtigt. So ist die Praxis.

13) Dagegen finden sich in einigen Gesetzen (den holländischen und spanischen) Vorschriften, nach welchen nur das an Ordre lautende Connoissement soll indossirt werden können. Das holländische Gesetz 508 kennt nur Connoissemente an Ordre, an Vorzeiger, oder an eine bestimmte Person. — Also die am meisten üblichen, worin die Ablieferung an eine bestimmte Person oder deren Ordre stipulirt ist, ignorirt es. — Dann sagt es: Das an Ordre (gestellte Connoissement) kann durch Indossement übertragen werden. — Und das spanische H.-G. 802 sagt ganz einfach, ein Connoissement an Ordre könne durch Indossement übertragen und verkauft werden. Durch das Indossement gehen dann alle Rechte auf denjenigen über, zu dessen Gunsten das Indossement geschieht. — Wollte man diese Vorschrift wörtlich nehmen, so würde

daraus folgen, daß der Inhaber eines an Ordre gestellten Connoissements, der sich bei Besitzergreifung der Güter doch nicht so gut legitimiren kann, als der namhaft gemachte Inhaber es im Stande ist, so daß über die Rechtmäßigkeit des Besitzes wenigstens Zweifel entstehen könne, daß ein solcher ein unbedingtes Veräußerungsrecht bekommen soll, während der benannte Inhaber die Güter nicht eher soll verkaufen konnen, als bis er sie in Händen hat. Es ist aber anzunehmen, daß sowohl im holländischen als im spanischen Gesetze die Gleichberechtigung als bekannt vorausgesetzt ist.

14) In einzelnen Fällen mag es vorkommen, daß darüber Zweifel entstehen könne, wer der rechtmäßige Inhaber eines Connoissements sei. Am leichtesten kann dies vorkommen bei an Ordre ausgestellten Connoissementen, und wenn dann der Ablader, nachdem er bereits ein Exemplar versandt hatte, z. B. wegen inzwischen erhaltener Kunde von der Unsolidität des Consignatairs (Empfängers) ein zweites Exemplar an ein anderes Haus gesandt hat. Melden sich dann beide gleichzeitig, so bleibt dem Schiffer nichts übrig, als die Hülfe des Gerichts in Anspruch zu nehmen. Das einfachste ist alsdann, die Güter unter gerichtlichem Verwahrsam zu lagern, bis über die Ansprüche entschieden ist. Sind die Güter leicht verderblicher Beschaffenheit, so wird das Gericht auf Ansuchen der Betheiligten den Verkauf anordnen und den Ertrag verwahren. Der rechtmäßige Eigenthümer wird dann derjenige sein, der die Bezahlung für die Güter geleistet hat. Ob es dem Ablader gestattet ist, so zu verfahren, ist eine andere Frage. Zunächst kommt es nur darauf an, demjenigen Empfänger, der wirklich bezahlt hat, auch die Güter auszuliefern. Wer die Waare nicht bekommt, kann wegen Schadenersatz (z. B. verfehlten Gewinn) den Ablader belangen.

15) Nach Kaltenborn I. 316 ist es nicht als allgemeines Recht, namentlich auch nicht in Deutschland anzusehen, daß der Concurs des Connoissementinhabers dem Absender oder dessen Stellvertreter ein Vindicationsrecht (das Recht, Rückgabe zu fordern) gebe. Nach französischem Recht ist dies der Fall, besonders wenn der Fallit nur als Commissionair handeln sollte. Nach englischem Recht wird es wie in Deutschland gehalten; fallirt aber ein bloßer Spediteur, so kann man die Güter reklamiren; denn die Uebergabe zur Spedition ändert weder den Besitz noch das Eigenthum.

16) Erhält der Ablader, nachdem die Waaren bereits unterwegs sind, die Nachricht von dem Fallissement desjenigen, der die Güter in Empfang nehmen sollte (Destinatär) so ist er nach neuerem Recht befugt, durch Nachsendung eines zweiten Connoissements anderweitig über seine

Güter zu verfügen. Diese Handlung nennt man die stoppage in transitu ausüben (to stop, anhalten, in transitu, unterwegs). Die halbenglische Bezeichnung deutet, wenn auch nicht den Ursprung, so doch die in England am häufigsten vorkommende Benutzung dieses Rechts an. Die Folge der Ausübung ist ähnlich wie in 14 angegeben wurde. Nur ist zu bemerken, daß in den meisten Fällen, wo ein Absender in die Lage kommt, Gebrauch von der stoppage in transitu zu machen, dies aus materiellen Gründen ihm nicht möglich sein wird: denn in der Regel hat er alsdann kein vom Schiffer unterzeichnetes Connoissement mehr in Händen, was doch wesentlich ist um zu beweisen, daß die reklamirten, oder anderweitig dirigirten Güter und diejenigen, die der Schiffer an Bord hat, dieselben sind, und ferner, um den neuen Destinatär zum Empfang zu ermächtigen; denn der Schiffer kann nur gegen Vorzeigung eines von ihm unterzeichneten Connoissements die Güter abliefern.

Ausführlich handelt Pöhls von dieser Materie, 457—65, Kaltenborn I. 316 ff. hauptsächlich nach Abbott S. 511 ff. der 8. Aufl.

Aus angeführten Gründen ist also ein bedeutender praktischer Werth diesem Gegenstand nicht beizulegen, weshalb die Einzelnheiten hier näher aufzuführen nicht am Platze sein würde.

Consignatair; engl. consignee, receiver; franz. consignataire; span. consignatorio. Eigentlich derjenige, dem etwas in Verwahrsam gegeben wird, im Handel in der Regel mit der Nebenbedeutung: um das Anvertraute für Rechnung des Absenders zu verkaufen. Dem entsprechend ist dann auch das englische consignee, obgleich in der Geschäftssprache mit Bezug auf Schiffe jeder Empfänger so genannt wird, er möge die Güter für eigne Rechnung, oder für fremde erhalten.

Ob ein Consignatair das Recht hat, die erwarteten Güter versichern zu lassen, hängt davon ab:

1) ob er ein versicherbares Interesse, etwa durch bereits geleisteten Vorschuß, darin hat;

2) ob die näheren Umstände der betreffenden Geschäftsverbindung dergestalt sind, um ihm dies Recht zu geben, was z. B. der Fall ist, wenn er bei einer früheren Consignation den Auftrag erhalten hat, diese und alle folgenden versichern zu lassen; oder wenn er bei allen früheren Consignationen den ausdrücklichen Auftrag zur Versicherung erhalten hat, und daraus folgern darf, daß es diesmal aus Versehen unterblieb.

Verpflichtet zur Besorgung einer Versicherung ist er nur dann anzusehen, wenn er Auftrag dazu erhielt, vorausgesetzt, daß er die Consignation annahm.

Consignateur; engl. consignor. Derjenige, der etwas in Verwahrsam giebt oder zum Verkauf schickt.

Consulato del Mare. Eine Sammlung von Seerechten und Usancen, welche im Süden von Europa, namentlich im Mittelmeere, vor Einführung der neueren Handelsgesetzbücher galten, und welche gleichsam der Grund sind, auf welchem die neueren Gesetzgeber weiter gebaut haben. In allen Verhältnissen, die aus dem Wesen der Schifffahrt entspringen, ist das Consulat sehr ausführlich und genau; alle Fragen dagegen, die aus den nach seinem Ursprung entstandenen Einrichtungen hervorgehen, konnte es selbstverständlich noch nicht berühren. So enthält es denn unter den Vorschriften über Annahme und Beförderung von Frachtgütern, über Frachtzahlung, über Behandlung der Matrosen und dergl. sehr viele Bestimmungen, die so verständig und so aus dem Leben hervorgewachsen sind, daß sie für alle Zeiten passen. Ueber Bodmerei und Assekuranz konnte dagegen noch nichts festgesetzt werden, denn war erstere auch schon bekannt, so kam sie vielleicht nur selten vor. Erst nach längerer Benutzung dieses Instituts konnte sich eine gewisse Praxis gebildet haben, nach welcher in zweifelhaften Fällen, z. B. bei theilweisem Untergange des Schiffes, entschieden wurde, und erst diese Praxis konnte durch Gesetze fixirt werden.

Jetzt ist das Consulat in den südlichen Ländern nicht mehr im täglichen Gebrauch, doch wird es, etwa wie bei uns das Römische Recht, als Aushülfe benutzt.

Eine Uebersetzung ins Italienische aus der Originalsprache, dem Romanischen, ist von Casaregis; eine deutsche von Engelbrecht.

Constantinopel. Hauptstadt der Türkei, mit schönem Hafen, tief genug für die größten Schiffe.

Rechnungsart: Piaster à 40 Paras.

1855: 142 Piaster = 1 £ Sterl.

Getreidemaß: 100 Kilo = 64,165 Berliner Scheffel, 35,266 franz. Hectoliter, 12,128 Londoner Quarter, 57,339 Wiener Metzen.

Flüssigkeiten: 1 Alma = 5,2368 franz. Litre, 1,1529 Londoner Gallonen.

Gewicht: 1 Cantare 44 Oken, 100 Rotoli.

1 Cantare =	120,745 ℔ Berl.	1 Oka =	2,7442 ℔ Berl.
	113,214 „ Bremer.		2,5731 „ Bremer
	56,448 franz. Kilo.		1,2829 franz. Kilo
	124,557 ℔ Engl.		2,8286 ℔ Engl.
	137,993 „ Russ.		3,1362 „ Russ.
	100,777 „ Wiener.		2,2904 „ Wiener.

Auch wird der Smyrnaer Cantare von 45 Oken benutzt.

Das Tonnen- und Hafengeld ist sehr unbedeutend.

Leuchtfeuergeld: für ein Schiff, welches in die Dardanellen einläuft und in Constantinopel ankert:

pr. 100 Tonnen Madschidié Piaster .... 50.
von Constantinopel nach einem Hafen des Bosporus pr 100 Tons 25.
von Constantinopel nach einem Hafen im Mittelmeere .... 25.
vom Schwarzen Meere nach Constantinopel .... 50.

Zimmermannstaglohn 35 Piaster.

Consul. In Bezug auf den Seehandel: Der Vertreter unserer Handelsinteressenten in einem fremden Lande; folgeweise auch der Beschützer und Berather der Schiffsmannschaften.

Damit Jemand unser Interesse wahrzunehmen wisse, ist es vor Allem nöthig, daß er sie kenne. Es ist also wünschenswerth, daß er unser Landsmann, oder wenigstens doch ein nach unserm Lande Handelnder sei. Neben den alsdann vorausgesetzten Kenntnissen des wirklichen Verkehrs ist es nöthig, daß er ein gutes Verständniß für alles dasjenige habe, was uns nützen oder schaden könne; und da in den Handelsverträgen zwischen zwei Staaten das Maaß desjenigen enthalten ist, was beide sich gegenseitig zugestehen, woraus denn schon auf das noch nicht Erlangte zu schließen ist, so ist es nöthig, daß er die betreffenden Verträge genau kenne, theils um die gewissenhafte Ausführung derselben zu beachten, theils um seine Regierung auf etwa sich darbietende Gelegenheiten zur Erlangung neuer Zugeständnisse aufmerksam zu machen. Die Consuln sind mit der Ausübung gewisser Geschäfte betraut, welche geeignet sind, sie in regem Verkehr mit den ankommenden Schiffern, den Empfängern und Absendern der Ladung, oft auch mit den Versicherern im Heimathslande zu halten.

In der Regel werden die Schiffspapiere, als Seepaß, Musterrolle, Bielbrief, auch wohl Abschrift des Manifestes, bei Ankunft eines Schiffes vom Schiffer dem Consul in Verwahrsam gegeben.

Die Einsendung der Musterrolle anlangend, so ist diese, bei etwa vorkommenden Entweichungen von Seeleuten zur Erhärtung des Thatbestandes vor Gericht nöthig, indem die sämmtliche Mannschaft mit Namen darin aufgeführt ist, und der Consul durch Unterschrift den Datum des Empfangs der Musterrolle bescheinigt hat. Die Musterrolle enthält über das Verhältniß zwischen Schiffer und Mannschaft nähere Bestimmungen, namentlich über die zu verabreichende Beköstigung, ein Gegenstand, der den meisten Grund zu Beschwerden und Streitigkeiten abgiebt; und da der Consul die Verpflichtung hat, entweder auf ein-

seitiges Verlangen die Vermittelung zu versuchen, oder auf Anrufen der Streitenden ein schiedsrichterliches Urtheil zu fällen, so ist es nöthig, daß ihm die Musterrolle vorliegt. Außer der Einlieferung der oben genannten Schiffspapiere wird auch die Uebergabe des Journals da nöthig sein, wo bei dem Consul der Seeprotest notirt und die Verklarung abgelegt wird.

Als Mittelsperson zwischen Einwohnern, auch zwischen Behörden seines Platzes und der Schiffsmannschaft, so wie den seiner Nation angehörenden Passagieren ist er verpflichtet, dieselben gegen Uebergriffe (namentlich in Strandungs- und Havarie-Fällen) in Schutz zu nehmen; damit aber auch die Schiffsmannschaft nicht gegen die Gesetze des Platzes verstoße, hat er dafür zu sorgen, daß dieselbe mit solchen Vorschriften bekannt gemacht werde, die ihrer Sphäre am nächsten liegen, also zunächst mit dem Hafenreglement und den Zollgesetzen gegen Schmuggelhandel.

Zu den Geschäften, womit seine Regierung den Consul betraut, gehört ferner: Genaue Notizen über Einfuhr und Ausfuhr zu sammeln; die Namen der ankommenden Schiffe und den Inhalt derselben einzutragen und jährlich oder doch in vorgeschriebenen Fristen darüber zu berichten. Diese Berichte bilden dann ein schätzbares Material in den betreffenden Archiven.

Uebrigens wird die Wichtigkeit des öffentlichen Wirkens eines Consuls namentlich in Bezug auf den Schutz, welchen er Landsleuten angedeihen lassen kann, immer von der materiellen Unterstützung abhängen, welche er in nöthigen Fällen von seiner Regierung erhalten kann.

Besonders nützlich kann sich jedoch jeder Consul machen, wenn er Schiffer, die mit beschädigtem Schiffe einlaufen mußten, oder die strandeten, mit Rath und Beistand unterstützt. In einem fremden Lande, der Sprache oft nicht mächtig, von allen Seiten bedrängt von Leuten, die gern behülflich wären, die erlittenen Schäden auszubessern, dabei entweder von aufgedrungenen Förmlichkeiten erdrückt, oder in Angst, er könne Wichtiges versäumen, wird der Schiffer nur zu oft ein Opfer fein ersonnener Pläne und lügenhafter Einflüsterungen, deren Tragweite er erst kennen lernt, wenn es zu spät ist. Da nun die Consuln in der Regel mit den Principien des Versicherungswesens und des Seerechtes bekannt sind, so ist es ihnen ein Leichtes, dem Schiffer die rechte Anleitung zu geben, indem sie sich vorab von der Nothwendigkeit der Reparatur durch Berichte Sachverständiger überzeugen, und dann, durch ihre Platzkenntniß dazu befähigt, ihm geschickte und ehrliche Handwerker empfehlen; zugleich aber ihm über das wirkliche Verhältniß in Beziehung auf die zu hoffende Entschädigung von Ladungsinteressenten und

Versicherern die nöthige Aufklärung zu geben. — Wer im Seeversicherungswesen sich etwas umgesehen hat, der wird zugeben müssen, daß den meisten Schiffern die nöthige Kenntniß dieses Faches ganz abgeht; wer etwas davon versteht, ist durch Schaden klug geworden, eine freilich sehr praktische, aber auch sehr kostspielige Art, seine Kenntnisse zu erweitern. Gewöhnlich haben die Schiffer ganz fabelhafte Begriffe von dem Wesen der Havarie grosse; alle Anschaffungen sollen Havarie grosse sein, und Alles soll dem Schiffe von der Ladung ersetzt werden müssen: dies wird ihnen von den Lieferanten so oft vorgesprochen, bis sie es glauben.

Conto Courant; engl. account-current; span. cuento corriente. In kaufmännischen Geschäften eine Abrechnung, in welcher Schuld und Guthaben oder mit der technischen Bezeichnung Debet und Credit (Soll und Haben) einander gegenüber gestellt wird, entweder über ein Geschäft, zu dessen Abwickelung längere Zeit erforderlich war, oder über sämmtliche Transactionen, die im Laufe des Jahres vorgekommen sind, und worüber Abrechnung am Schlusse des Jahres gegeben wird, oft mit Beifügung der Zinsen eines jeden Postens.

Conto finto s. fingirte Rechnung.

Contrebande; engl. prohibited goods (s. Kriegscontrebande). Güter, welche gegen die Gesetze eines Zollverbandes eingeführt werden; Schmuggelgüter. Der Schiffer hat darauf zu achten, daß alle ins Schiff geladene Güter aufs Manifest gesetzt werden; findet sich dann verbotenes Gut im Schiffe, so ist er außer Verantwortlichkeit. Soll mit Wissen des Rheders solches Gut geladen werden, so fällt natürlich auf diesen die Verantwortung. — In Bezug auf die Versicherer von Schiff und Gut ist zu bemerken, daß diese nie für Schaden aufkommen, der dadurch entsteht, wenn der Versicherte gegen die Zollgesetze eines Landes handelt, außer wo sie ausdrücklich auch solchen Risiko übernommen haben.

Contribution (Beitrag) s. Havarie grosse.

Convoy; engl. convoy; franz. convoi; span. convoy. Bewaffnete Geleitsschiffe, die einer Kauffahrteiflotte zum Schutze beigegeben werden.

Es versteht sich, daß in der Regel die Schiffe der eigenen Nation diesen Schutz ausüben.

Denn entweder befindet sich unser Land in einem Seekriege verwickelt, dann ist die Beschützung der Handelsschiffe eine natürliche Folge: oder es ist neutral, dann kommt es auf die politische Weltstellung an, ob eine Convoy für eigene, auch für andere neutrale Schiffe nothwendig ist oder nicht. Gewöhnlich ist der Hauptbeweggrund für Anordnung einer solchen Convoy die Befreiung der so geleiteten Schiffe von der

Durchsuchung durch Kriegsschiffe der kriegführenden Nationen. In Staatsverträgen zwischen Seemächten zweiten Ranges ist auch fast immer festgesetzt worden, daß eine eigentliche Durchsuchung von Schiffen unter Convoy nicht stattfinden, vielmehr die Erklärung des Commandanten der Convoy, daß keine Kriegscontrebande an Bord der geleiteten Schiffe verladen sei, genügen soll. England dagegen hat das Durchsuchungsrecht noch nicht definitiv aufgegeben, und da es eine hinlängliche Macht hat, seinen Ansprüchen Nachdruck zu geben, so wird es immer darauf ankommen, ob es die Durchsuchung für zweckmäßig hält oder nicht.

Neutrale Schiffe die sich unter den Schutz von Schiffen begeben, die einer der kriegführenden Mächte angehören, verletzen dadurch die Neutralität und sind der Wegnahme ausgesetzt.

Die Kosten einer Convoy gehören nicht unbedingt zur Havarie grosse.

War der Krieg bereits ausgebrochen, als die Befrachtung stattfand, so konnte der Verfrachter jene Unkosten in Anschlag bringen, und eine so viel höhere Fracht fordern. Außerdem fehlt alsdann das Wesentliche einer Havarie grosse, die Rettung aus Gefahr, vielmehr begab sich das Schiff in die Gefahr, welche nur durch die bewaffnete Begleitung vermindert, aber nie ganz beseitigt werden konnte. In solchem Fall gehört also die Ausgabe für jene Begleitung nicht zur Havarie grosse. — Doch kann auch in diesem Fall bei der Befrachtung vereinbart werden, daß solche Kosten als Havarie grosse vertheilt werden sollen.

Bricht dagegen ein Krieg aus, nachdem die Befrachtung geschlossen worden, so ändert sich dadurch das Rechtsverhältniß, und die Unkosten für Convoy gehören alsdann allerdings zur Havarie grosse.

Emerigon II. 626 sagt darüber: Alles was im Verfolg der Reise für Convoy ausgegeben wird, ist Havarie grosse, wobei er sich auf Targo Cap. 48 bezieht.

Pöhls, S. 652 will die Vergütung in Havarie grosse auf den Fall beschränkt wissen, wenn der Schutz vom Kriegsfahrzeuge bei einer Verfolgung von Feinden nachgesucht wird.

Kaltenborn II. 123 ist für die bedingte Aufnahme in Havarie grosse. — In Gesetzbüchern fehlt die specielle Erwähnung; analog ist in gewisser Beziehung Art. 699 des Holl. H.-G. im 22. Abschnitt, nach welchem die Kosten mit Inbegriff des Soldes und des Unterhalts des Schiffsvolkes, verursacht durch eine außergewöhnliche und beim Abschluß der Befrachtung nicht vorgesehene Quarantaine, für so weit wie das Schiff und die eingeladenen Güter derselben unterliegen, zur Havarie grosse gehören. — Das Verhältniß zwischen Versicherten und Versicherer betreffend ist noch Folgendes zu erwähnen:

Wird beim Abschluß einer Versicherung aufgegeben, das Schiff gehe unter Convoy, so wird dies so verstanden, daß das Schiff vom Abgangshafen an bis zum Ende der Reise unter Convoy gehe. Derjenige Theil der Reise, den der Schiffer willkürlich ohne Convoy macht, gilt daher frei von Kriegsmolest. So bestimmt der §. 35 der Bremer Bedingungen.

Der Art. 69—71 des Allgemeinen Planes der Hamburger See-Versicherung ist dem Sinne nach ebenso.

Im Allgemeinen ist in Betreff der Pflichten des Schiffers anzunehmen, daß Warten auf Convoy, oder Aufsuchen eines solchen, nicht als Abweichung von der Reise gilt. Nur muß der Schiffer durch Verklarung erhärten können, daß er nach bester Ueberzeugung gehandelt habe.

Cours, Wechselcours; exchange; franz. echange; span. cambio. Das veränderliche Verhältniß zwischen zwei Geldarten, welches im Verkehr mitunter stückweise angegeben wird.

Cours, der Compaßcours; engl. course; franz. route; span. rumbo; derrote. Im Allgemeinen: Die Richtung des Schiffes nach einem gegebenen Reiseziele.

Im Besondern: Die Richtung des Schiffes nach Maßgabe des Windes, der Untiefe 2c.

Generalcours wird der von einem Mittag zum andern gesteuerte, oder bei verschiedenen Coursen, durch Berechnung gefundene Cours genannt.

Cowes. Auf der Insel Wight im engl. Canal.

Lootsgeld einkommend 5 s. pr. Fuß, ausgehend desgl., Distanzgeld separat; desgl. in den Hafen 1¹/₆ d., aus den Hafen desgl.

Unkosten eines mit Havarie angelaufenen Schiffes von Angostura.

Ladungsbestand: 889 Fb. Taback, 200 S. Caffee, 180 Bll. Baumwolle und diverse Kleinigkeiten.

Lootsgeld aus See 3. 15. in den Hafen 2. 1. 6.	£	5.	16.	6
Dampfschlepplohn 13. 2. 6. Besorgung des Dampfbootes	„	15.	4.	6
Lootsgeld zum Loßplatze 1. 5. 6. desgl. zur Helgen und zurück	„	4.	16.	6
Lossen des Ballastes 4. 13. 3. Ein- u. Ausklariren 2. 2.	„	6.	15.	3
Dover Hafenabgabe 1. 5. 11. Anker- und Hafengeld 1. 11. 6.	„	2.	17.	5
Ausgeh. Lootsgeld 3. 13. 9. Dampfschlepplohn 3. 3...	„	6.	16.	9
Erlaubniß zum Lossen 1. 1. Arbeitslohn beim Lossen der Ladung 10. 7. 3.	„	11.	8.	3
Lagermiethe der Ladung 200 Ton. 8 Wochen	„	60.	—	—
Transport...	£	113.	15.	2

Transport...	£	113.	15.	2
Kajegeld beim Landen und Verschiffen 15. Plankengeld 4. 4.	„	19.	4.	—
Zollhausunkosten für Beamte zur Aufsicht...........	„	10.	1.	7
Arbeitslohn beim Abliefern der Ladung aus dem Packhause	„	17.	15.	3
Stauerlohn, Beköstigung der Zollbeamten, und diverse kleine Unkosten	„	12.	8.	—
Commission für Bemühung und Vorschuß, Reparaturkosten (ca. 1200 £) betreffend	„	85.	—	—
Commission für Bemühung und Vorschuß, die Ladung betreffend	„	36.	10.	11
	£	294.	14.	11

Werth der Ladung: ₰ 15851 oder ca. £ 2620.

1849. Lootsgeld, Leuchtfeuergeld und kleine Unkosten für ein Schiff von 180 Rockenlasten .... £ 29.5. 4
desgl. ein und aus für ein Schiff von 190 Rockenlasten... „ 34.5.10
desgl. „ „ „ „ „ „ „ 500 „ ... „ 48.2. 6
desgl. „ „ „ „ „ „ „ 620 „ ... „ 73.9. 8

Cumulation. Im Versicherungswesen das Zusammenwerfen von Havarie grosse und Havarie particulaire, wenn dadurch die vorbehaltenen Procente Schaden erreicht werden. Muß z. B. eine Havarie grosse 1 pCt. und eine Havarie particulaire 3 pCt. betragen, um von dem Versicherer vergütet zu werden, und beträgt dann in Wirklichkeit erstere 1½ pCt., letztere 2½ pCt., so würde durch Cumulation, wo solche nach den Gesetzen gestattet ist, der Versicherer für beide Schäden in Anspruch kommen.

Gestattet ist dies in Holland; in Emden.

Nicht gestattet in Bremen; Hamburg.

In England wird jede Havarie grosse vergütet, wenn sie auch noch so klein ist. — Bei Versicherungen für die Hin- und Rückreise, so wie bei Jahresversicherungen darf die Havarie nicht cumulirt werden, sondern die Havarie einer jeden Reise muß besonders berechnet werden.

Curator; engl. trustee, assignee; franz. curateur; span. curador. Derjenige, dem die Sorge für eine Sache anvertraut ist; der Güterpfleger, entweder mit Beziehung auf einen Bankrott (dann kommt das englische assignee zur Anwendung) oder in Bezug auf andere Geschäftsverrichtungen.

Namentlich in Häfen des Mittelmeeres kommt der Gebrauch vor, daß in Havariefällen Jemand vom Gericht oder von der zuständigen Behörde ernannt wird, um das Interesse der abwesenden Versicherer zu vertreten; diese Person wird der Curator derselben genannt. Seine Gebühren werden in Havarie-grosse-Fällen mit in Havarie grosse aufgenommen.

Cuxhafen. Hafen an der Mündung der Elbe. Bei niedrigem Wasser sitzen die Schiffe auf dem Schlickgrunde.

Unkosten aus der Havarie eines Schiffes, welches beladen mit 1400 Segelsteine, 12 Fässer und 2 Packen Taback, 12 Legger Arrak und 1 Faß Rum in der Nähe von Cuxhafen auf Grund gerieth, worauf es voll Wasser lief, und die Ladung und das Inventar geborgen und verkauft wurde, zum Betrage von R. 904.22.

Notariatskosten der Vollmacht	Ct.-Mk.	11·12
Besichtigung der Ladung 52·12, Agent der Versicherer 30·—	„	82.12
Suppliken wegen Verkauf der Ladung	„	46. 2
Arbeitslohn beim Cavaliren und Verspunden	„	78. 4
Lagermiethe für die Ladung an verschiedenen Stellen	„	201.—
Gerichtskosten und Verklarung und Auctionsprotokoll	„	42. 8
Rechnung des Gerichtsactuars	„	197.—
Copialien, Porto 30·6, Strandgebühren für Arrak 19·11	„	50. 1
	Ct.-Mk.	709. 7
	= R.	258.—

Commission für Bemühung Ct.-Mk. 200.

Januar 1847. Unkosten eines von Baltimore nach Bremen bestimmten Schiffes, welches wegen Eis in Bremerhaven nicht einlaufen konnte, und nach Cuxhafen abhielt, wo aber nicht genug Wasser war. Bestand der Ladung: 46 Faß Virginia, 502 Faß Maryland und Ohio Taback, 291 Barrel Fleisch, 226 Faß Butter, 364 Faß Schmalz und diverse Kleinigkeiten. Werth: R. 33,561.

Lootsgeld, einkommend, 2 Lootsen: 17 Fuß à 4½ Mk. = 76.8, Boje 14 und 6.20	Ct.-Mk.	96. 8
Wartegeld 2 Tage à 9 Mk., jedem Cuxhafener Lootsen 36 Mk.	„	72.—
Ausgehend: 17 Fuß Boje und Wartegeld	„	61. 8
Hafenmeisters Gebühren 28.—, Gerichtskosten und Verklarung 36.12	„	64.12
Transport	Ct.-Mk.	294.12

	Transport... Ct.-Mk.	294.12
Verteuen des Schiffes am Strande, wo es theilweise gelosset werden mußte, um in den Hafen gelangen zu können	"	90.—
Küper- und Arbeitslohn beim Lossen in Leichter und über Brücken	"	1247.10
Leichterlohn, 5 Leichter und Liegegeld 10 Tage....	"	636.—
Fuhrlohn mit Anker und Kette zum Strande, mit Tabacl zum Packhause	"	244.—
Küper- und Arbeitslohn beim Umstauen im Packhause und Sortiren des beschädigten Theils der Ladung	"	532.12
Lagermiethe für die Ladung, 1 Monat 600.—, Windegeld 31.6.....................................	"	631. 6
Küper- und Arbeitslohn beim Laden	"	245.10
Leichterlohn, 5 Leichter von Cuxhafen nach der Rhede beim Beladen	"	200.—
Miethe für Anker und Kette zur Befestigung des Schiffes am Strande......................	"	200.—
Dampfschlepplohn von Schiff und Leichter zum Hafen	"	500.—
Versicherung gegen Feuer........................	"	80.—
Commission für Vorschuß und Bemühung........	"	1200.—
	Ct.-Mk.	6102. 2
	= ca. R.	2200

Außerdem erlitt das Schiff beträchtlichen Schaden durch das Sitzen am Strande.

Dampfschiff; engl. steamer; steam-ship; franz. vaisseau à vapeur; span. vapor. Bei Versicherungen solcher Schiffe pflegt der Rumpf nebst Masten und Takelage separat, und auch die Maschine separat taxirt zu werden. In der Regel ist diese Eintheilung zu Gunsten des Versicherten; denn gewöhnlich wird ein Seeunfall zunächst und am meisten Rumpf und Takelage betreffen, und bei einer abgesonderten Versicherung dieser Theile des Schiffes werden die vorbehaltenen Prozente desto eher erreicht. Ist aber, was häufig vorkommt, Schaden an der Maschine nur im Strandungsfall zu Lasten der Versicherer, so wird diese Eintheilung des Risikos zur Nothwendigkeit.

Es kommt mitunter vor, daß im Dampfschiff verladene Güter durch das Eindringen des Dampfes in den Waarenraum beschädigt werden. Diese Gefahr ist anzusehen als durch den Versicherer übernommen, es wäre denn, daß sie unter den Ausnahmen ausdrücklich

benannt worden. Denn für die Güter ist solche Beschädigung jedenfalls eine Seegefahr, da sie während der Reise entstanden ist.

Bei Strandungsfällen von Dampfschiffen und demnächstiger Abbringung wird auch wohl die Ersetzung der Kohlen in Havaree grosse beansprucht, die bei Versuchen vom Strande abzukommen verbraucht worden sind. Ein solcher Anspruch lässet sich aber nicht begründen; dagegen lässet sich anführen, daß es die Pflicht eines jeden Schiffers ist, die ihm zu Gebot stehenden Mittel anzuwenden, um sich aus einer Gefahr zu befreien; und so wie das Segelschiff, wenn es in solchen Fällen die Segel ausspannt, für Slitage daran keine Vergütung wird beanspruchen können, ebenso wenig kommt eine solche dem Dampfschiff zu, das zunächst versuchen muß, sich selbst auf die einfachste Weise zu helfen, und das geschieht mit der Maschine. Daß dazu Kohlen erforderlich sind, ist eben so gewiß, als daß Segel, welche dem Winde ausgesetzt werden, von diesem, so wie von dem Losmachen, Aufziehen, Herunterlassen und Festmachen leiden.

Eine singulaire Bestimmung betreffend Reisen von Dampfschiffen, enthalten die Bremer Bed. §. 66, wo die Fristen, innerhalb welcher die Schiffe als verschollen gelten bei Dampfschiffen nur halb so lang wie bei Segelschiffen angesetzt sind.

Dänemark; engl. Denmark; franz. Danemark.

Rechnungsart: Reichsthaler à 96 Schilling. 3$^{1}/_{5}$ Rbs. = 1 Schill. lübisch.

Maß: 100 Ellen = 89,584 Amsterd., 108,521 Bremer, 62,768 franz. Meter, 68,652 Londoner Yards.

Getreide: 1 Last = 22 Tonnen à 8 Scheffel.

21$^{3}/_{5}$ Tonn. = 1 Last in Amsterdam, 22$^{3}/_{4}$ T. = 1 Last in Hamburg, 20$^{9}/_{10}$ T. = 1 Last in Bremen, 100 T. = 139,112 franz. Hectoliter, 47,856 Londoner Quarter, oder 213,485 Rigaer Lof, 71,502 russ. Tschetwert, 243,422 span. Fanegas.

Gewicht: 100 ℔ = 100,167 ℔ Bremer, 49,942 franz. Kilo, 110,114 Engl., 122,091 Russ., 117,981 schwed. Victual, 108,548 Span., 146,826 schwed. Eisen.

Danzig; engl. Dantzic; franz. Dantzick. Handelsstadt in Preußen, an der Weichsel, mit dem Hafen Neufahrwasser.

Rechnungsart, Maß und Gewicht wie unter Preußen.

Getreide wird verkauft nach der Danziger Last = 56$^{1}/_{2}$ preuß. Schfl.

Wassertiefe an der Mündung des Flusses 12 bis 13 Fuß. Auf der Rhede ist guter Ankergrund für Schiffe jeder Größe, doch sind sie nördlichen und nordöstlichen Winden ausgesetzt.

Lootsgeld für preußische und gleichgestellte Schiffe:

für 6 Fuß und darunter Crt. ℳ 1. 15 Sgr.

" 7 " " " " 2. 15 "

dann für jeden Fuß 15 Sgr. mehr; nicht gleichberechtigte Flaggen bezahlen etwa 25 pCt. höheres Lootsgeld.

Unkosten eines engl. Schiffes von 300 Tons oder 200 preuß. Lasten:

Hafengeld (in Friedrichsd'or zu bezahlen) mit Aufgeld . .	103.	3.	4
Lootsgeld und Verholen	8.	15.	—
Expeditionsunkosten 13.10, Polizeipaß 3. 5, Caveliren 16.20	33.	5.	—
Crt. ℳ	144.	23.	4

Decklast; Decksladung; engl. deck-load. Bei Annahme solcher Güter, die nach Vereinbarung mit dem Absender auf dem Verdeck des Schiffes verstaut werden sollen, muß der Schiffer dafür sorgen, daß dieses im Connoissement bemerkt werde, wenn er am Bestimmungsplatze frei von Beschädigung sein und sich die Frachtbezahlung sichern will.

Einige Güter, z. B. Vitriol (Salzsäure) in Flaschen sind so gefährlicher Natur, daß sie nicht unter dem Deck verladen werden dürfen. Bei anderen geschieht es wegen des niedrigen Frachtsatzes für Güter, die theils ihrer specifischen Leichtigkeit, theils ihrer geringen Empfindlichkeit wegen auf dem Deck verladen werden können, z. B. Holz, Baumwolle.

In Bezug auf Havarie grosse und Berechnung des beitragenden Werthes ist zu bemerken, daß Decklast zu derselben beitragen muß. Wird aber von der Decklast geworfen, so wird das Geworfene nicht in Havarie grosse ersetzt. Denn das Seerecht erkennt nur der unter dem Deck verstauten Ladung bestimmte Rechte Dritten gegenüber zu.

Daß in solchen Fällen, wo geworfen werden muß, um das Schiff zu erleichtern oder es vor dem Kentern zu bewahren, zuerst die Reihe an die Decklast kommt, versteht sich von selbst, ist aber in Gesetzen hin und wieder ausdrücklich vorgeschrieben.

Decklast kann nur für Totalverlust des Schiffes versichert werden. Wird aber erwiesen, daß bereits vor dem Untergang des Schiffes die Decklast über Bord geworfen oder gespült gewesen ist, so bezahlt der Versicherer nicht; dies kann als allgemein geltend angenommen werden.

So bestimmt auch der §. 46 der Bremer Bed., der außerdem noch festsetzt, daß bei einer Versicherung auf Frachtgelder der durch den Verlust der Decklast entstandene Ausfall nicht ersetzt werden soll. Und nach dem neueren Seerecht ist anzunehmen, daß der Schiffer für geworfene Decklast die Frachtzahlung von dem als Empfänger Bezeichneten nicht erhält, wenn nicht das Gegentheil ausdrücklich ausbedungen wurde.

Im Consulat del Mare 183 wurde zwar dem Schiffer selbst bei Seewurf für die mit Einwilligung des Absenders auf dem Deck verladenen Güter die volle Fracht zugestanden; doch ist diese Bestimmung in die neueren Gesetzbücher nicht mit übergegangen.

Siehe Fracht.

Deponiren; engl. to deposite; franz. deposer; span. depositar. In der Geschäftssprache wird dieser Ausdruck von Geldern und Dokumenten gebraucht, die Dritten in Verwahrsam gegeben werden.

Soll bei Aufgabe einer Versicherung der Inhalt derselben nicht bekannt werden, so pflegt man allgemeine Bezeichnungen, z. B. Waaren, Güter, Produkte, Retouren ꝛc. zu wählen, unter Bezugnahme auf die (beim Mäkler) deponirte Taxenaufgabe.

Depositum; engl. deposit; franz. depôt; span. deposito. Das in Verwahrsam Gegebene.

Deputation. Mehrere Personen, welche zur gemeinsamen Wahrnehmung einer Angelegenheit ernannt werden.

In Havariefällen, die Schiff und Ladung betreffen, ist es an einigen Plätzen Gebrauch, Deputirte zu ernennen, welche mit der Ausführung etwa nothwendiger gemeinsamer Maßregeln betraut werden, wobei denn vorauszusetzen ist, daß die Entfernung zwischen dem Schiffe und dem Wohnort der Deputirten eine Leitung der Havariesache von letzterem Platze aus erlaubt.

Die dem Deputirten zukommende Provision richtet sich nach dem Werth von Schiff und Ladung, und wird in Havarie grosse vergütet.

Der Art. 8 der Bremer Bed. bestimmt, daß ein Beitrag zur Havarie grosse, wenn er von dem Versicherer ersetzt werden soll, ohne etwaige Deputations-Provision mehr als 1 pCt. vom ganzen kontribuirenden Werth ausmachen muß.

In Bremen selbst ist jedoch die Ernennung einer Deputation in oben erwähnten Fällen nicht gebräuchlich; man überlässet dem Rheder oder dem Schiffsmäkler die Vertretung der Ladungsinteressenten, nachdem diese vorab durch Circulair, oder in einer zu dem Ende anberaumten Versammlung von der Sachlage in Kenntniß gesetzt worden sind.

In Hamburg dagegen pflegt in allen bedeutenden Havarie-grosse-Fällen und Strandungssachen von Schiffen, die in Hamburg abgeladen oder nach dort bestimmt sind, und wenn zu befürchten ist, das Schiff werde seinen Bestimmungsplatz nicht erreichen können, eine Deputation ernannt zu werden.

Der Art. 113 des Hamb. Allgemeinen Plans schreibt bei Strandungsfällen mit Bergung, oder Einlaufen im Nothhafen, welches

Trennung von Schiff und Ladung befürchten lässet, und bei Vertheilung des Risikos unter mehrere Versicherer diesen die Ernennung von Deputirten aus ihrer Mitte vor, um mit den Versicherten die zur Bergung und Weiterbeförderung der versicherten Güter nöthigen Maßregeln zu verabreden.

Weigern die Versicherer die Ernennung solcher Deputirten, so hat der Versicherte nach bestem Ermessen zu verfahren.

Art. 117 handelt von den Deputirten von Schiff und Ladung, wie erforderlichen Falls nach der von löblicher Commerz-Deputation zu treffenden Verfügung eine Versammlung der Ladungsinteressenten zu halten sei, zur Erwählung solcher Deputirten.

Diese Verfügung der Commerz-Deputation, einer öffentlichen Behörde, scheint denn auch nothwendig zu sein, um den Beschlüssen der einseitig von den Ladungsinteressenten erwählten Deputirten von Schiff und Ladung auch für Ersteres gesetzliche Kraft zu verleihen.

Desertion von Seeleuten wird allenthalben als ein Verbrechen bestraft. Mindestens tritt Verlust der verdienten Gage ein; sodann Ausstreichung aus der Liste der Seefahrer, so lange bis durch Abbüßung der verordneten Strafe, gewöhnlich Gefängniß, dem Gesetze Genüge geleistet worden ist.

Die Bremer Musterrolle enthält darüber in §. 21 Folgendes: Wer vom Schiff entweicht (desertirt), verliert seine ganze Gage, so wie seine an Bord befindlichen Effekten, ist zum Schadenersatz nach Maßgabe der Gesetze verpflichtet, wird mit 6 Wochen bis 1 Jahr Gefängniß bestraft und nach Maßgabe der Umstände aus der Liste der Bremischen Seefahrer gestrichen. Mit den Vereinigten Staaten von Amerika haben die Hansestädte in Betreff der Desertion von Seeleuten einen Vertrag geschlossen, dem zufolge die Consuln und Viceconsuln berechtigt sind, entwichene Matrosen verhaften zu lassen, um sie zurückzusenden und außer Landes zu führen. Die Gerichte sollen zu dem Ende allen möglichen Beistand leisten. Die Verhaftung darf jedoch, wenn sich keine Gelegenheit zur Heimsendung findet, nicht länger als zwei Monate dauern; dann sollen die Verhafteten in Freiheit gesetzt und aus dem nämlichen Grunde nicht von Neuem verhaftet werden. Ein ähnlicher Vertrag existirt mit Venezuela; die Haftzeit dauert jedoch vier Monate. Muß wegen Desertion andere Mannschaft zu höherer Gage angenommen werden, so ist dies ein Verlust, der den Rheder allein trifft; denn gegen die Ladungsinteressenten und die Versicherer des Caskos hat er die Verpflichtung, sein Schiff allezeit in seefähigem Zustande zu halten, wozu auch eine hinlängliche Besatzung gehört. Die Versicherer des

Caskos aber haben nur die Versicherung des Schiffes während der Reise, nicht die Vollziehung der Reise selbst übernommen; überdies ist die Mannschaft nur des Frachterwerbs wegen an Bord, der dem Rheder allein zu gute kommt.

Detailliren; engl. to retail; franz. detailler. Im Kleinen verkaufen; Detailhandel, der Kleinhandel; bei einzelnen Ellen, Pfunden 2c.

Disconto; engl. discont; franz. escompte; span. descuenta. Abzug von einer Rechnung; Abzug von dem Betrage eines auf Zeit ausgestellten Wechsels bei Bezahlung desselben in baarem Gelde. Die Höhe des Discontos richtet sich nach den Creditverhältnissen, der Länge der Zeitfrist, dem jedesmaligen Vorrath des baaren Geldes und dem Bedarf, weshalb es also gesetzliche Vorschriften dieserhalb, wie solche uber die Höhe des Zinsfußes existiren, nicht geben kann.

Dispache. Die Aufmachung und Berechnung einer Havarie grosse oder einer Havarie particulaire.

Erstere heißt auf englisch: statement of general average;

Letztere „ „ „ adjustment of loss;

französisch: reglement des avaries (communes, bei der Havarie grosse beizufügen);

„ — — particulières, oder. simples, bei Particulair-Havarie;

ital. testimonio; span. arreglo de la avaria gruesa (Hav. grosse).

Zweck der Dispache einer Havarie grosse ist die Berechnung der aus gemachten Aufopferungen hervorgehenden Gesammtsumme, die Berechnung des Gesammtwerthes von Schiff, Fracht und Ladung, und des von jedem der Betheiligten zu leistenden Beitrags.

Jene Gesammtsumme der Havarie grosse muß aber aus dem Gesammtbetrage aller Unkosten ausgeschieden werden, mit kurzer Bezeichnung der einzelnen Posten, in einigermaßen zweifelhaften Fällen unter Begründung des Verfahrens, warum dieses Havarie grosse sei und weshalb jenes nicht.

Die Form betreffend, in welcher regelmäßige Dispachen abgefaßt sind, so enthält der Eingang einen Auszug aller auf die Havarie Bezug habenden Dokumente, zunächst der Verklarung, weil in dieser alle Thatsachen angegeben sind, die eben den Unfall des Schiffes zu einer Havarie grosse machen, und die entscheidend sind, ob ein Schaden zur Havarie grosse oder zur Havarie particulaire gehört. Dann folgen die Auszüge der Besichtigungs- und Taxations-Dokumente, der Generalrechnung nebst Angabe über die Deckung der Havariegelder; ferner die Berechnung des beitragenden Werthes, wobei der Inhalt der Ladung, mit Bezeichnung

von Märk und Nummern und Empfänger in der Kürze angegeben wird; sodann die Berechnung der Havarie grosse selbst, wobei der bessern Uebersicht wegen die verschiedenen Beträge der Generalrechnung unter nebeneinander stehende Rubriken gebracht werden, und schließlich die procentweise Zutheilung der Beiträge an jeden Betheiligten. — In Nordamerikanischen Dispachen fehlt gemeiniglich Angabe von Märk und Nummern und Gattung der Güter, was insofern ein Uebelstand ist, als dadurch die Reklame an Versicherer auf Grundlage der Dispache erschwert und oft unmöglich gemacht wird. Es kann die Einerleiheit (Idendität) der beitragenden Güter mit den versicherten Gütern alsdann nicht nachgewiesen werden.

Eine gesetz- und usanzmäßig aufgemachte Dispache ist zunächst verbindlich für Schiffer und Ladungsempfänger. An einigen Plätzen ist es Gebrauch, daß diese durch speciellen Vertrag (Compromiß) einer bezeichneten Person die Regulirung übergeben, und sich verpflichten, sich derselben zu unterwerfen, wobei natürlich vorausgesetzt wird, daß die Aufmachung ohne Fehler und wirklich gesetzmäßig sei. Da wo es angestellte Dispacheurs giebt, ist ein solcher Vertrag unnöthig. An noch andern Plätzen kommt der Gebrauch vor, daß den Ladungsempfängern vom Schiffsmäkler ein Circular vorgelegt wird, worin sie sich verpflichten, ihren Antheil zur Havarie grosse nach gehörig aufgemachter Dispache zu bezahlen.

Zur Bezahlung der Havarie grosse sind freilich die Ladungsempfänger schon durch Seerecht, oft speciell durch das Connoissement verpflichtet, und insofern mag jene ausdrückliche Verpflichtung überflüssig erscheinen. Aber strenge genommen bedeutet sie auch nur die Anerkennung des Dispacheurs. Außerdem hat die Unterzeichnung jenes Circulars, des sogenannten Havarie-Reverses, das Gute, daß sich, wenn bei Einforderung der Beiträge etwaiges Speditionsgut bereits versandt ist, Niemand damit entschuldigen kann, er habe von einer Havarie grosse nichts gewußt, und den Eigenthümer nicht mehr in Händen. Weigert sich, wenn es versäumt worden jene Unterschrift zu besorgen, ein Empfänger von weitergesandten Speditionsgütern, die nöthige Auskunft über den Werth der Güter einzuliefern, so kann er dazu ebenso wie zur Leistung seines Beitrages gerichtlich gezwungen werden, denn ohne Werthangabe kann die Ausmittelung des Beitrags nicht geschehen (s. Hav. grosse). Ferner ist in fast allen Ländern eine gesetz- und usanzmäßig aufgemachte Dispache über eine Havarie grosse verbindlich für die Versicherer, insofern diese den darin ausgemittelten nach Landesgesetz oder Usanz geleisteten Beitrag dem Versicherten zu vergüten haben. Natürlich zum Vollen

nur dann, wenn zum Vollen versichert war. — In England, in den Provinzialstädten jetzt noch, früher auch wohl bei Lloyds, hat man auswärtige Dispachen, in denen Kost- und Monatsgeld vergütet worden, fast immer umgearbeitet, mit Weglassung dieser Ausgaben. Doch befolgt man jetzt immer mehr das richtige Prinzip der Entschädigung.

Die Dispache einer Havarie grosse nebst den dazu gehörigen Belegen gehört dem Schiffer, als Liquidanten sämmtlicher gegenseitigen Ansprüche, nachdem die Ladungsempfänger sie benutzt haben.

Die Dispache einer Havarie particulaire enthält einen kurzen Auszug der betreffenden Beweisstücke und dann die Schadenrechnung selbst, so wie die Eintheilung des Schadens auf die gemachte Versicherung.

Distanzfracht s. Fracht.

Domiciliren; engl. to domiciliate. Einen Wechsel domiciliren bestehet darin, daß der Bezogene gleich bei Annahme eines an einem andern Handelsplatze zahlbaren Wechsels, dasjenige Handelshaus benennt, welches die Zahlung für ihn leisten soll. Nach Art. 24 der allgemeinen deutschen Wechselordnung muß der Bezogene, insofern der Wechsel nicht schon ergiebt, durch wen die Zahlung am Zahlungsorte erfolgen soll, dies bei der Annahme auf dem Wechsel bemerken. Ist dies nicht geschehen, so wird angenommen, daß der Bezogene selbst die Zahlung am Zahlungsorte leisten wolle.

Der Aussteller eines Domicilwechsels kann in demselben die Präsentation zur Annahme vorschreiben. Die Nichtbeobachtung dieser Vorschrift hat den Verlust des Regresses gegen den Aussteller und die Indossanten zur Folge.

Und nach Art. 99 sind eigene domicilirte Wechsel dem Domicilianten oder, wenn ein solcher nicht bekannt ist, dem Aussteller selbst an demjenigen Orte, wohin der Wechsel domicilirt ist, zur Zahlung zu präsentiren und, wenn die Zahlung unterbleibt, dort zu protestiren. Wird die rechtzeitige Protesterhebung (spätestens am zweiten Werktage nach dem Zahlungstage) beim Domiciliaten verabsäumt, so geht dadurch der wechselmäßige Anspruch gegen den Aussteller und die Indossanten verloren.

Dover. Hafen im engl. Canal. Bei Hochwasser ist die Wassertiefe genügend für Schiffe von 14 Fuß.

Lootsgeld einkommend 5 s, ausgehend 3 s pr. Fuß.

Zimmermannstaglohn 6 s.

Dublone; engl. dubloon; franz. doublon; span. doblon. Eine spanische Goldmünze zu 16 Piaster; gilt auf Cuba und Mexico, an der Westküste Südamerikas 17 bis 17¼ Doll.

Dünen; engl. downs; franz. les dunes; span. dunas. Eigentlich Sandhügel am Meeresstrande; ein Ankerplatz (Rhede) vor Ramsgate, Margate.

Duplikat; duplicate. Die erste Abschrift oder mechanische Vervielfältigung eines Schriftstückes.

Durchsuchungsrecht; engl. right of search; franz. droit de visite. Während eines Seekrieges nimmt sich jeder kriegführende Staat das Recht, durch seine Kriegsschiffe oder Kaper alle Kauffartheischiffe, die auf offenem Meere oder im Bereich seiner Küsten angetroffen werden, durchsuchen zu lassen, um dadurch den Charakter von Schiff und Ladung festzustellen. Dies Recht des Stärkeren ist trotz des Widerstandes der Seemächte zweiten Ranges durch Staatsverträge anerkannt.

Bei der Ausübung dieses Rechts pflegt das Kriegsschiff durch einen blinden Schuß dem Kauffahrteischiff das Zeichen znm Beilegen zu geben; es sendet dann einen Offizier an Bord, um die Schiffspapiere zu untersuchen oder läßet den Schiffer mit seinen Papieren zu sich kommen, und findet sich dann Alles in Ordnung, so wird dem Schiffe die Weiterreise gestattet.

Versuche, sich dieser Durchsuchung durch die Flucht zu entziehen, oder gar Widersetzlichkeit werden bei Neutralen als Neutralitätsbruch mit Confiskation bestraft.

Zur Unterdrückung des Sklavenhandels wurde 1831 und 33 zwischen England und Frankreich ein Vertrag geschlossen, welchem zufolge in gewissen Gewässern (an der Westküste von Afrika, bei Madagascar, Cuba, Portorico und an der Küste von Brasilien) ein gegenseitiges Recht der Untersuchung (droit de visite) von englischen und französischen Schiffen stipulirt wurde, so wie, daß dies Recht nur von Kriegsschiffen ausgeübt werden darf, deren Befehlshaber den Grad eines Capitains oder mindestens denjenigen eines Schiffslieutenants haben. Findet sich bei der Untersuchung alles in Ordnung, so ist auf dem Journale von dem untersuchenden Offizier eine desfallsige Bemerkung zu machen. — Als verdächtig gilt, wenn das Schiff gegitterte Lukenklappen, außergewöhnliche Abtheilungen im Zwischendeck, Reserveplanken, Ketten, Handschellen, überflüssigen Wasservorrath, desgl. Wasserfässer (leere Fässer zu Palmöl müssen mit Certifikat über geleistete Garantie des Rheders begleitet sein), überflüssige Eßnäpfe, große kupferne Kessel, überflüssige Quantitäten von Reis, Mehl, Maniokmehl ꝛc. (wenn es nicht im Manifest als Kaufmannsgut angegeben) an Bord hat. — Entschädigung für Anhaltung wird nie gegeben, wenn das Schiff einen der obigen Artikel an Bord hatte.— Dagegen soll der Capitain des Kreuzers im Fall widerrechtlich

oder ohne hinreichenden Verdachtsgrund geschehener Durchsuchung und Anhaltung den Betheiligten von Schiff und Ladung Kosten und Schaden ersetzen.

Diesem Vertrage sind die Hansestädte 1837 beigetreten. Im Jahre 1841 schlossen England, Preußen, Rußland und Oesterreich einen Traktat, in welchem das allseitige Recht der Untersuchung und der Durchsuchung in Bezug auf den Sklavenhandel anerkannt worden ist. Frankreich blieb bei dem 1831 und 33 Vereinbarten, wie oben angegeben.

In das Versicherungswesen greift das Durchsuchungsrecht in so fern ein, als versichertes Eigenthum bei der Ausübung jenes Rechtes verloren gehen kann, in solchen Fällen, wo entweder feindliches Gut angetroffen wird, oder wenn neutrale Schiffe sich der Durchsuchung widersetzen.

Im ersteren Fall wird der Versicherer nur dann Schädenersatz zu leisten haben, wenn bei der Versicherung die Kriegsgefahr mit eingeschlossen war. Im zweiten Fall wird es nach den Bedingungen der Police zu beurtheilen sein, ob die Versicherer den Schaden vergüten müssen oder nicht; und da sind denn vorab die bei jener Widersetzung vorgefallenen Einzelnheiten zu beleuchten, von denen es abhängen wird, ob dieselbe als Baratterie oder als Versehen des Schiffers gelten muß. Siehe Baratterie; Convoye; Versehen.

Effekten; engl. goods; franz. hardes. Güter oder Sachen, deren Beschaffenheit nicht genau angegeben werden kann, oder deren genaue Bezeichnung zu weitläuftig sein würde, werden zur Versicherung als Effekten aufgegeben. In der Regel wird diese Benennung bei Hausgeräthen, Kleidungsstücken in Gebrauch (wearing apparel) und dergl. gebraucht; solche Effekten gelten frei von Beschädigung, außer im Strandungsfall, wenn nicht eine günstigere Bedingung ausdrücklich festgesetzt wurde.

Effekten; engl. stocks; franz. effets. Werthpapiere. Sollen solche versichert werden, so sind sie ausdrücklich zu benennen, widrigenfalls ist die Versicherung ungültig und die Prämie verfallen. Bremer Bed. 28. S. Mortifikation.

Effektuiren; engl. to execute; franz. effectuer; span. efectuar. Einen Auftrag effektuiren, oder ihn vollziehen ist ganz dasselbe.

Eigner s. Rheder.

Einfrieren; engl. to freeze fast; franz. geler; span. helarse. Eingefroren: ice-bound (durch Eis gebunden). Das Einfrieren der Schiffe während der Reise, der dadurch entstandene Aufenthalt und die daraus erwachsenen Kosten sind allein vom Rheder zu tragen. Es gehört mit zur Wintersgefahr, einer Gefahr, die regelmäßig wiederkehrt,

und auf welche beim Abschluß des Frachtcontractes gerechnet werden konnte. Wurde ein Schiff, das der Reparatur wegen einen Nothhafen suchen mußte, nach Beendigung der Reparatur, oder während derselben von eintretendem Frostwetter überrascht, so kann der durch Frostwetter entstandene längere Aufenthalt ebenso wenig eine Havarie grosse begründen, als wenn unter gleichen Umständen ein Schiff durch lange anhaltende contraire Stürme im Nothhafen festgehalten wird. Denn beides sind zufällige Ereignisse, nicht aber nothwendige Folge des Einlaufens. — Dies ist jetzt die Praxis; ältere Schriftsteller waren anderer Ansicht, z. B. Magens I. 67. Bynkershok. Q. J. Priv. 4. 25 (nach Phillips II. 117).

Nach Preuß. R. 1780 gehören die Aufeisungskosten eines eingefrornen Schiffes, wenn selbige zur Bergung von Schiff und Ladung (also nicht der Fortsetzung der Reise wegen) verwendet werden und nur einen Thaler oder weniger auf die Last betragen, zur kleinen Havarie. Dagegen nach Art. 1839, mit Bezugnahme auf obigen Artikel, zur Havarie grosse, wenn sie einen Thaler, auf die Schiffslast gerechnet, übersteigen.

Einfuhrzoll; engl. duty (of entry); franz. droit d'entrée; span. aduana. Bei Gütern, die wegen Seebeschädigung für Rechnung der Assekuradeurs am Bestimmungsplatz verkauft werden, und für welche der volle Zoll bezahlt werden mußte, ist es mitunter in Frage gekommen, ob die Versicherer außer dem Schaden an Gütern auch den im Verhältniß des Ertrages zu viel bezahlten Zoll vergüten müssen. Diese Frage ist entschieden zu verneinen. Denn eben so wenig als die Versicherer mit der für solche Güter ebenfalls zu bezahlenden Fracht und anderen Unkosten auf directe Weise zu schaffen haben, ist ihnen auch ein Schaden auf einen der Versicherung ganz fremden Gegenstand aufzubürden. Hierbei erweiset sich auch die Richtigkeit der jetzt allgemein eingeführten Methode, den Bruttoertrag der beschädigten Güter vom taxirten Bruttowerth derselben abzuziehen, und den dadurch gefundenen Schaden mit so viel Procenten, als derselbe über den Bruttowerth beträgt, vom versicherten Werth zu vergüten. Da nun der versicherte Werth in der Regel kleiner ist, als der Bruttowerth, indem man Fracht, Zoll und Unkosten nicht mit zu versichern pflegt, so entsteht dann allerdings ein Ausfall, der aber doch nur aus der Nichtversicherung von Fracht rc. herrührt; erhielte aber der Versicherte auch den auf den nicht versicherten Theil fallenden Theil des Schadens ersetzt, so würde eine Leistung ohne Gegenleistung stattfinden, was doch nicht richtig wäre, zumal dem Versicherten nichts im Wege steht, sich durch Versicherung gegen derartige Verlüste zu schützen.

Uebrigens sind die Zollbehörden solcher Länder, die eine Seegrenze haben, schon längst zu der Einsicht gekommen, daß eine in Havariefällen bewilligte Zollermäßigung in ihrem eigenen Interesse ist, abgesehen von Rechts- und Billigkeitsgründen. Muß z. B. an Zoll für ein Pfund beschädigten Caffee 6 ℔ bezahlt werden, der muthmaßlich nur 6 ℔ aufbringt, so wird sich der Empfänger schon besinnen, ob er den Verkauf wagen oder lieber die Waare vernichten lassen soll.

An einer solchen Zollermäßigung hat bei Berechnung des Schadens über den Bruttowerth der Versicherer natürlich keinen Antheil; deshalb ist er auch frei von Kosten, die das Gesuch um Zollnachlaß, Attest darüber u. s. w. verursachen.

Siehe Beschädigung, Bruttowerth, Unverzollt.

Einkaufrechnung s. Factura.

Einklariren s. clariren.

Einlaufen in einen Hafen oder einen Hafen anlaufen; engl. to enter a port, to touch at a port; franz. entrer dans le port, prendre port; span. arribar. Bei Versicherungen auf Casko für eine bestimmte Reise darf das Schiff nur in die namhaft gemachten Häfen, Buchten und Flüsse und in der angegebenen Reihenfolge einlaufen, wenn nicht das Gegentheil ausbedungen wurde.

Einlaufen in Nothfällen ist natürlich ohne Rechtsnachtheil.

Einregistriren; engl. to register; franz. enregistrer. Mit Bezug auf Schiffe wird das Eintragen derselben in die von der Staatsbehörde geführten Verzeichnisse so genannt.

Eis. Schaden durch Eis bei Wallfischfängern während des Fanges ist nach §. 40 der Bremer Bedingungen bei der Versicherung des Schiffes und Segens ausdrücklich ausgeschlossen. Der Versicherer kommt nur dafür auf, wenn das Schiff gänzlich verunglückt.

Embargo; engl. embargo; franz. do.; span. do. Im Seewesen ist das Embargo die Maßregel einer Regierung, wodurch den im Hafen befindlichen Schiffen das Absegeln verboten wird. Es heißt dann: die Schiffe sind mit Embargo belegt.

In der Regel wird zugleich mit der Kriegserklärung ein Embargo verfügt, oft auch schon vor dem Ausbruch des Krieges. Mitunter wird das Embargo auf alle Schiffe, ohne Unterschied, ob feindlich, neutral oder national, ausgedehnt. Für feindliche in der Absicht, dieselben confisciren zu können, wenn der Verlauf des Krieges dies zweckmäßig erscheinen läßt; für neutrale und eigene Schiffe, um dieselben zu benutzen, oder um sie vor Wegnahme zu schützen.

Die nächste Folge des Embargos befrachteter (gemietheter) Schiffe vor Antritt der Reise ist die Aufhebung des Frachtcontractes. Der Befrachter hat alsdann keine Fracht zu bezahlen, und der Schiffer braucht für Nichterfüllung des Contractes keine Entschädigung zu leisten. Doch hat der Befrachter die Kosten des Ladens und Lossens zu tragen. Ebenfalls behält der Schiffer sein Anrecht auf etwaiges Ueberliegegeld und auf die vor Aufhebung des Frachtcontractes etwa entstandene Havarie grosse.

So bestimmt das holländische H.-G. Art. 499. 501.

Die Schiffsmannschaft kann in einem solchen Fall abgedankt werden, und die Gage kommt ihr dann nur für die Dienstzeit zu, unter Abzug des Handgeldes. Holl. H.-G. 413. Hatte aber die Reise schon angefangen, so behalten die Leute die volle Gage bis zur Abdankung, und bekommen Reisegeld nach dem Orte, von wo das Schiff abgefahren; ebendaselbst 414 mit 412.

Nach der Bremer Musterrolle §. 50 wird bei Verhinderung des Antritts der Reise durch höhere Gewalt (wozu auch Blockade der Weser gerechnet wird) die Gage für die Dienstzeit bezahlt, das Handgeld aber nicht zurückgegeben. Wird das Schiff auswärts von höherer Gewalt an der Fortsetzung der Reise verhindert, so erhält die Mannschaft die Gage von der Zeit an, da das Schiff zuletzt Ladung eingenommen oder gelosset hat, wobei Nothhäfen nicht mit gerechnet werden; so wie Reisegeld nach Bremen oder Abstandsgeld, vorausgesetzt daß Schiff und Fracht so viel aufbringe.

Das Verhältniß zwischen Versicherten und Versicherern bei verhängtem Embargo betreffend, so ist in dieser Beziehung zwischen Arrest und Embargo ein so unwesentlicher Unterschied, daß auf das bei ersterem Artikel Gesagte hier verwiesen werden kann. Siehe auch Abandon.

Emden. Hafen- und Handelsstadt in Ostfriesland (Hannover).

Rechnungsart: Thaler und gute Groschen à 12 Pfennig (Preuß. Courant). 54 fl. holl. = 30½ ₰, mehr oder weniger.

Getreidemaaß: Last à 15 Tonnen, 30 Sack, 60 Verps, 120 Scheffel. 100 Verps = 49,842 Hektoliter, 67½ Bremer Scheffel, 160 Hannov. Himten, 17,136 engl. Quarter.

Gewicht: 100 ℔ = 99,643 ℔ Bremer, 109,538 ℔ engl.

Emporium; engl. do.; oder Stapelplatz. Eine größere Seehandelsstadt, z. B. London, Newyork, Hamburg.

Ende der Reise, der Gefahr, s. Anfang.

Endossiren s. Indossiren.

Equipage s. Schiffsmannschaft.

Ertrag; engl. proceeds; franz. provenu; span. producto. Der Erlös verkaufter Güter wird in der kaufmännischen Redeweise das Provenu genannt, und der Reinertrag das Netto-Provenu (engl. net proceeds).

Exportartikel; engl. export goods. Diejenigen Produkte der Landwirthschaft oder des Kunstfleißes eines Landes die nach einem andern Lande versandt werden.

Extraliegetage; engl. days of demurrage, f. Charteparthie.

Extralootsgeld; engl. extraordinary pilotage; franz. pilotage extra-ordinaire. Jedes Lootsgeld, welches den tarifmäßigen Ansatz übersteigt, muß füglich als Extralootsgeld gelten. Ob es aber in Havarie grosse gehört oder nicht, darüber müssen die Umstände, in denen das Schiff sich befand, als der Loots angenommen wurde, maßgebend sein. Im Allgemeinen lässet sich annehmen, daß diese Extraausgabe zur Havarie grosse gehört, wenn sie zur Rettung von Schiff und Ladung aus einer unmittelbaren Gefahr verwendet wurde. Lootsgeld zum Nothhafen gehört allenthalben zur Havarie grosse, und wenn es auch Extralootsgeld ist, so wird es doch nicht so bezeichnet. Mit Extralootsgeld verbindet man in der Regel den Gedanken, daß der Bestimmungsplatz erreicht wurde; entweder wird ein Seelootse angenommen, wo es sonst üblich ist, erst im Reviere einen Lootsen zu nehmen; oder es werden zwei oder mehre Lootsen genommen, wo der Jahreszeit und der Lootsenordnung nach einer genügt hätte. Geschah dies nun mit Rücksicht auf den beschädigten Zustand des Schiffes oder um das Anlaufen eines Nothhafens zu vermeiden, so gehört eine solche Ausgabe in Havarie grosse. War jedoch ein in der Schifffahrt häufig vorkommendes Hinderniß, wie z. B. Eisgefahr, die Ursache des verausgabten Extralootsgeldes, so ist kein Grund vorhanden, die Ladung mit einem Theil der Kosten zu belasten; denn der Schiffer konnte eine solche Gefahr schon im Abgangshafen als möglich voraussetzen.

Extra-Quarantainekosten; engl. expenses of an extraordinary Quarantine. Diese Unkosten pflegt man in Havarie grosse zu vergüten (obgleich sie streng genommen nicht dahin gehören), in allen solchen Fällen, wo die Gesundheitsbehörden strengere Maßregeln als die gewöhnlichen vorschreiben, wozu denn z. B. die Verweisung des am Bestimmungsplatze angekommenen Schiffes nach einem andern Hafen gehört.

Extraunkosten; engl. extraordinary expenses; franz. frais extra ordinaires, sind diejenigen Unkosten bei beschädigten Gütern, die bei gesunden Gütern gar nicht oder nicht in gleichem Maße stattfinden und deshalb in die Havarie-Rechnung mit aufgenommen werden, entweder

durch Abzug vom Ertrage der beschädigten Güter oder durch Hinzufügung zu dem an diesen ausgemittelten Schaden, je nachdem es den örtlichen Gesetzen und Usanzen gemäß ist.

Fabrikant; engl. manufacturer.

Factura; engl. invoice: franz. facture: span. factura. Die Rechnung, welche über versandte Waaren ausgestellt wird, und deren Preis unter specieller Angabe derselben, so wie die Bezeichnung der Unkosten enthält, nennt man Factura oder Einkaufrechnung.

Die Factura dient in allen solchen Plätzen, wo der zur Havarie grosse beitragende Werth der Ladung nicht etwa nach dem Marktpreis unter Abzug von Fracht und Unkosten berechnet wird, zur Ausmittelung jenes Werthes; es werden nämlich die Waaren zum Einkaufspreise mit allen Unkosten bis an Bord des Schiffes, jedoch ohne Assecuranzprämie, angenommen.

Die Richtigkeit dieser Annahme lässet sich freilich nicht nachweisen; im Gegentheil, durch das der Havarie grosse zum Grunde liegende Opfer wurde in den meisten Fällen ein grösserer Werth gerettet als derjenige den die Waare im Abgangshafen hatte, und streng genommen müßte also dieser gerettete Werth zur Vergütung jenes Opfers beitragen; um so mehr als auch die Fracht, welche am Abgangshafen noch gar nicht existirte, beitragen muß; und ebenfalls das Schiff für den Werth, den es am Bestimmungsplatz hat und der in manchen Fällen, trotz der Slitage der Reise, größer sein kann als im Abgangshafen. Aber in der Praxis ist die Annahme des Facturawerths aus mancherlei Zweckmäßigkeitsgründen zu empfehlen. Einmal wird durch die Factura gleich bei Ankunft des Schiffes ein sicherer Ueberblick in der Havariesache gewonnen, und es wird die Aufmachung dadurch beschleunigt, was namentlich dem fremden Schiffer erwünscht sein muß. Denn um den Marktpreis berechnen zu können, müßten doch schon die Waaren sämmtlich gelandet, besichtigt und durch Taxatoren abgeschätzt sein, ein Verfahren, das unendliche Schwierigkeiten verursacht, wenn es gewissenhaft besorgt werden soll. — Ferner wird dadurch, daß man die Factura zum Grunde legt, die Abrechnung des Versicherten mit seinem Versicherer wesentlich erleichtert und manchen Differenzen dadurch vorgebeugt. Es läßt sich nämlich annehmen, daß Waaren in der Regel zum vollen Einkaufspreise mit Zufügung von 10 oder mehr Procent imaginairem Gewinn versichert werden. Wird nun der Beitrag für den Einkaufswerth (ohne Gewinn) geleistet, so ersetzt der Versicherer diesen Beitrag zum Vollen, denn es war ja eine höhere Summe versichert. Contribuirt dagegen der Marktpreis, so kann es leicht vorkommen, daß für einen höhern Werth als den

versicherten beigetragen wird, und der Ordnung gemäß muß alsdann der geleistete Beitrag auf den so viel kleinern Versicherungswerth zurückgeführt werden, wodurch bei der Abrechnung mit dem Versicherer viel Zeit und Mühe erforderlich ist, des Ausfalls am Ersatz nicht zu denken, der für den Versicherten in manchen Fällen (wo z. B. das Taxat der Waare ungebührlich hoch war, oder er über die Deckung für die Waare bereits mit dem Empfänger abgerechnet und diesen nicht mehr in Händen hatte) ein wirklicher Verlust ist. Zwar ist es grundsätzlich ausgemacht, daß die Havarie grosse mit der Versicherung nichts zu schaffen hat, denn die Versicherung ist etwas Zufälliges, Schiff und Ladung oder eins von Beiden ist vielleicht gar nicht versichert, und doch muß eine einmal vorhandene Havarie grosse regulirt werden; und deshalb gehören streng genommen solche Zweckmäßigkeitsgründe nicht hierher: aber Schifffahrt und Handel sind einmal so eng verbunden, daß Erleichterungen, welche diesem zu Gute kommen, auch indirekt wenigstens jener von Nutzen sind. S. Havarie grosse.

Bei Berechnung eines Schadens auf Waaren dient die Factura

1) zum Beweise des Interesse; es sei denn, daß in der Polize festgesetzt ist, die Taxe solle ohne weitern Beweis gelten;
2) zur Berechnung der einzelnen Taxen, wo die Taxenaufgabe vorbehalten wurde;
3) wo Taxen aufgegeben wurden, zur Ermittelung des verhältnißmäßigen Versicherungswerths des beschädigten Theils der betreffenden Taxen, wenn sich dieser nicht, bei gleichem Werth der eine Taxe bildenden Colli, nach der Stückzahl berechnen läßt.

Facturawerth; engl. value as per invoice.

Facturiren; engl. to invoice.

Fahrt s. Reise.

Fang s. Segen.

Fass; engl. cask; franz. fût, tonneau; span. vaso, tonel. Ganz oder zum Theil leer gelaufene, mit Flüssigkeiten angefüllt gewesene Fässer kann der Empfänger für die Fracht an Bord stehen lassen.

Dies ist die einzige Ausnahme, daß Güter für die Frachtforderung dem Schiffer übergeben werden können. In allen anderen Fällen muß dem Schiffer die vereinbarte Fracht werden, sei es vom Empfänger oder, wenn sich keiner zum Empfang meldet, vom Ablader. — Auch ist dabei in allen Gesetzen ausdrücklich gesagt, daß die Fässer an Bord stehen bleiben müssen. Es versteht sich übrigens, daß der Schiffer und seine Mannschaft sich durch Verklarung rechtfertigen muß; denn kann der Empfänger beweisen, daß die Leckage durch Fehler der Schiffsmannschaft entstanden

ist, etwa durch mangelhafte Stauung ꝛc., so haftet der Schiffer für den Schaden.

Fautfracht. Die Vergütung, welche der Schiffer vom Befrachter erhält, wenn dieser die versprochenen Güter entweder gar nicht oder nur zum Theil geliefert hat, und welche nach dem Frachtansatz der gelieferten Güter für das Fehlende berechnet wird, nennt man Fautfracht. Im weiteren Sinne alle Frachtzahlungen, welche der Schiffer erhält, wenn der Frachtcontract aufgehoben wird.

Wurde laut Charteparthie eine volle Ladung versprochen, und dies Versprechen nicht gehalten, so hat der Schiffer zur Begründung seines Anspruchs auf Fautfracht zunächst den Beweis zu liefern, daß sein Schiff bereit war, die Ladung einzunehmen; ferner muß er die Größe des leeren Raumes nachweisen, welches am leichtesten geschieht, wenn er den Befrachter denselben, vor Zeugen, in Augenschein nehmen lässet; wo dies nicht möglich ist, wird ein Attest der Hafenbehörde zum Beweise genügen. Zugleich ist es erforderlich, daß der Schiffer Protest gegen den Befrachter erhebe. Sind alle Beweise zur Genüge geleistet, so wird für einen f e h l e n d e n T h e i l in der Regel die volle Fracht bezahlt.

Einige Ausnahmen sind folgende, die hier der Uebersicht wegen ihren Platz finden mögen:

Bei Charterung eines ganzen Schiffes kann der Befrachter, so lange das Schiff nicht angefangen hat zu laden, gegen Bezahlung der halben Fracht seiner Verpflichtung entschlagen werden. So sagt das holländische H.=G. 464, das preußische Landr. 1643, das spanische G. 764 und der Code de Com. 288.

Liegt ein Schiff auf Stückgüter in Ladung, so kann der Ablader vor der Abfahrt seine Güter gegen Bezahlung der halben Fracht aus dem Schiffe nehmen. — Dies kann jedoch nur im Abgangshafen, wo die Befrachtung geschlossen wurde, und gegen Zurückgabe aller Connoissemente geschehen; oder doch nur auf richterliche Ermächtigung und unter Bürgschaftleistung des Abladers.

Siehe Befrachtung; Charteparthie; Connoissemente.

Fayal. Der beste Hafen auf den Azoren.

Münzen ꝛc. wie Lissabon.

1841.	Quarantainegebühren 5.—, Doctors Visite 2.400..	Rs.	7.400
	Hafencapitain 3.600, Hafenmeister 1.200	„	4.800
	Zollhausbeamten beim Lossen und Laden (8 Tage).....	„	20.410
	Dem Guarda Mor für 12 Tage	„	15.840
	Consulat= und Mäklergebühren	„	12.—

Miethe der Hafenkette .... „ 25. —
Ankerausbringen und Verholen des Schiffes......... „ 34.500
Protest 8.—, Besichtigungsattest 2.—............ „ 10. —
Commission für Vorschuß 5 pCt.

Fingirte Rechnung oder Conto finto; engl. Proforma account. Um mit Zahlen zu zeigen, wie unter gewissen Voraussetzungen das Ergebniß einer Unternehmung sein würde, werden Aufstellungen angefertigt, die man fingirte Rechnungen nennt.

Diese vorgeblichen oder erdichteten Rechnungen kommen am meisten zur Anwendung, um das muthmaßliche Resultat des Verkaufs einer bestimmten Waare an einem bestimmten Platze nachzuweisen.

Beim Verkauf beschädigter Waare für Assekuradeurs Rechnung pflegt der Empfänger eine Proforma-Verkaufrechnung über den Ertrag auszustellen, welchen die beschädigte Waare nach Taxation im gesunden Zustande geliefert haben würde. Aus Vergleichung der darin aufgeführten Unkosten mit den in der Rechnung über den wirklichen Ertrag enthaltenen ergeben sich am leichtesten die Extraunkosten, welche der Versicherer zu tragen hat.

Fischfang s. Segen.

Flagge; engl. colours (in der Büchersprache flag); franz. pavillon; span. bandera, pabellon. Bei Schiffen das Erkennungszeichen der Nationalität. Es versteht sich, daß die Aechtheit der Flagge nöthigenfalls näher zu beweisen ist, was durch die Schiffspapiere (s. d. Art.) geschieht, und selbst die Schiffspapiere sind in gewissen Fällen, z. B. in Kriegszeiten, einer genauen Prüfung unterworfen. Denn Flagge und Schiffspapiere allein können keinen Schutz gewähren, wenn es sich herausstellt, daß beide falsch sind.

Solche falsche Flaggen kommen aber in Kriegszeiten häufig vor. Ein im Kriege verwickelter Staat, der keine genügende Seemacht besitzt, kann seine Handelsschiffe nicht schützen, und die Eigenthümer derselben sind also genöthigt, sie im Hafen liegen zu lassen, wenn sie solche der Gefahr der Wegnahme nicht aussetzen wollen. Die Noth macht aber erfinderisch. Man wendet sich an einen Handelsfreund, der Bürger eines neutralen Staates ist, verkauft demselben das Schiff und dadurch bekommt es eine neutrale Flagge und kann Fracht verdienen. So lange der Verkauf ein wirklicher ist, geht Alles in bester Ordnung zu; aber solche Verkäufe können dem besagten Eigenthümer von keinem wesentlichen Nutzen sein; er wird in den meisten Fällen nur einen geringen Preis bei solchem Nothverkaufe erzielen und also von vorne herein ein sicheres Opfer bringen, wozu er bei der Wandelbarkeit der politischen

Zustände nicht geneigt sein wird. Man nimmt also seine Zuflucht zu Scheinverkäufen, und betrachtet die dabei vorfallenden Täuschungen der Behörden als durch die Nothwehr entschuldigt. Ja oft lassen sich die Behörden wissentlich täuschen; und müssen dies wohl nicht für pflichtwidrig halten, vielleicht weil dem eigenen Lande dadurch ein großer Nutzen zufließt. Daß unrecht Gut nicht gedeiht, dieser alte Spruch scheint dann ganz vergessen zu werden.

Schiff und Fracht sind bei Führung von fremden Flaggen und Seepaß jedenfalls der Confiscirung ausgesetzt. Ob die Ladung auch, wird davon abhängen, wessen Eigenthum dieselbe ist, denn die Flagge bestimmt nicht die Nationalität der Ladung.

Bei Versicherungen eines Schiffes muß in Kriegszeiten die Flagge desselben aufgegeben werden; geschieht dies unrichtig, so gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest. Brem. Bed. 49.

Fleeth; engl. outfit, mit der Nebenbedeutung von Ausrüstung. Dieser Ausdruck begreift bei Wallfischfängern und Robbenschlägern alle Gegenstände, welche unmittelbar zum Fange dienen; z. B. Harpunen und Leinen, Gienen zum Kentern der Fische, Messer zum Zerschneiden des Specks, Fässer zur Aufbewahrung desselben oder des Thrans u. s. w.

In Bremen wird das Fleeth bei Grönlandsfahrern gewöhnlich mit dem Casko in einer Summe versichert; bei Südseefahrern wird es nebst den Ausrüstungskosten (Proviant für mehrere Jahre, was an sich schon ein bedeutender Betrag ist) separat taxirt, mit der Bedingung, daß der gemachte Fang successive dafür eintrete.

In Hamburg ist in den Policen auf Grönland und andern Fischereien das Fleeth mit in der Versicherung des Schiffes begriffen. Benecke-Nolte 1. 288.

In den Vereinigten Staaten werden bei Reisen auf den Fischfang die verschiedenen Interessen allgemein bezeichnet als aus Schiff, Ausrüstung (outfits) und Ladung (Segen) bestehend. Phillips 1. 194.

Zweckmäßig ist die Eintheilung der ganzen Versicherungssumme in die verschiedenen Bestandtheile, weil bei vorkommender Partikulair-Havarie, von welcher auf Fleeth die Versicherer frei sind, sich leichter ermitteln lässet, ob der Schaden die bedingungsmäßigen Procente beträgt.

Force majeure; span. fuerza major; ein namentlich in Hamburg vielfach gebrauchter Ausdruck, um irgend ein ungewöhnliches Hinderniß der Schifffahrt zu bezeichnen; oft mit dem Nebenbegriff der Verbindlichkeit der Versicherer, Entschädigung zu leisten. Dieser ist jedoch eine Grenze gezogen; s. Arrest; Blockade; Embargo.

Fracht; engl. freight; franz. fret (in Canal- und Atlantischen Häfen), nolis (im Mittelmeer); span. flete. Die Miethe eines Schiffes für eine Reise; oder was der Schiffer für Beförderung der Güter erhält wird Fracht genannt.

In der Regel wird die Fracht nach Ablieferung der Güter am Bestimmungsplatze bezahlt. Fällig ist aber die Fracht bei Ablieferung der Güter; doch ist es natürlich, daß der Empfänger sich vor Abrechnung mit dem Schiffer gern von dem Zustande seiner Güter durch genauere Untersuchung überzeugt, als es bei der Ablieferung von Bord geschehen kann. Es könnten sich ja Mängel und Beschädigungen an denselben vorfinden, über welche der Schiffer sich vor Empfang seiner Fracht durch Verklarung und Stauungs-Attest rechtfertigen müßte. Ist dies geschehen, so muß die Fracht bezahlt werden, und der Schiffer thut wohl, wenn er die möglichste Eile zur Einforderung der Fracht anwendet, oder seine Makler und etwaige Commissionäre dazu antreibt, denn ist ihm auch nach manchen Seerechten ein Vorrecht auf den Empfang der Fracht eingeräumt, so wird doch die Anwendung desselben immer große Weitläuftigkeiten nach sich ziehen, Protesterhebung, gerichtliches Verfahren, langes Warten, Bürgschaftleistung, oft noch Kosten obendrein.

Dem durch Connoissement zum Empfang Berechtigten muß der Schiffer die Güter ausliefern. Weigert sich aber der im Connoissement bezeichnete Empfänger, die Güter gegen Bezahlung der Fracht anzunehmen, so muß der Schiffer zunächst darüber Protest erheben lassen, und sich sodann an die Gerichte wenden, um die Befugniß zur Entladung und Deposition dieser Güter zu erlangen, so wie zum öffentlichen Verkauf eines genügenden Theils zur Bezahlung der Fracht, etwaiger Havarie grosse und sonstiger Ansprüche. Tritt aber dann die Vermuthung ein, daß der Ertrag der sämmtlichen Güter zur Deckung dieser darauf haftenden Ansprüche nicht hinreichen werde, so muß der Schiffer den Ablader unter Einsendung des Protestes davon in Kenntniß setzen, und sich wegen des Ausfalls seinen Regreß an denselben vorbehalten. Der Ablader muß nämlich als verbindlich dafür angesehen werden, daß derjenige, welchen er als Empfänger der Güter bezeichnet, solche auch in der That empfange, weil sonst der Schiffer weder seine übernommene Verpflichtung zur Ablieferung erfüllen, noch auch die ihm dafür zugesicherte Berechtigung zum Empfang der Fracht ausüben kann.

Die Bezahlung der Fracht geschieht immer in der laut Connoissement stipulirten Münzart, oder bei fremden Geldwährungen zum usanzmäßigen Course derselben. — In Bremen sollen zufolge obrigkeitlicher Verordnung vom 1. August 1853 vom 1. Januar 1854 an bei der

Frachtbezahlung folgende Bestimmungen gelten: Die Zahlung geschieht in Bremer Währung, unter Reduktion der fremden Geldsorten in Louisd'or, wenn nicht im Connoissement ausdrücklich die Baarzahlung in Münzstücken einer andern Währung stipulirt worden ist. — Als Maßstab der Reduktion soll derjenige kurze Cours gelten, welcher am zweiten Courstage notirt wird, nach dem Tage der Ankunft des Schiffes bei Bremerhaven. — Wird nur der zwei Monats-Cours notirt, so findet ½ pCt. Zulage zu dem nach kurzem Course berechneten Frachtbetrage Statt. — Dollars oder spanische Thaler, ohne Rücksicht auf etwaige nähere Bezeichnung, stets zu 1 ℛ 20 𝒢. — Hamburger Courant versteht sich als Dänisch grob Courant, und wird nach der letzten Hamburger Notirung in Banco reduzirt, dann wie oben in Louisd'or. — Guineen sollen zu 21 s Sterling gerechnet werden.

Eine Klage wegen schlechter Lieferung kann erst nach Bezahlung der Fracht angestellt werden, denn diese war bereits fällig, der Anspruch des Ladungsempfängers muß aber erst festgestellt werden. Derselbe kann jedoch bei Empfang der Waaren mit fremden Schiffern auf Deponirung der Fracht bei Gericht anhalten. Wegen Anspruch auf Fracht in Strandungs- und Bergungsfällen s. weiter unten.

Ausnahmsweise erhält der Schiffer auch Fracht für Güter, die den Bestimmungsplatz nicht erreichen, nämlich:

1) als Fautfracht; s. d. Artikel;
2) für Güter, welche wegen Beschädigung im Nothhafen verkauft werden mußten, und zwar
    a. die volle Fracht, wenn das Schiff mit den übrigen Gütern die Reise beendigt;
    b. Fracht nach Verhältniß des zurückgelegten Weges wenn die Reise im Nothhafen beendigt wurde; diese nennt man Distanzfracht; doch siehe weiter unten;
3) für Güter, welche zur allgemeinen Rettung über Bord geworfen wurden, wie oben unter a. und b. angegeben;
4) für Güter, welche der Befrachter oder der Empfänger, wenn er das Ende einer Verzimmerung des Schiffes im Nothhafen nicht abwarten will, zu sich nimmt; in solchem Fall ist die volle Fracht zu bezahlen, nebst der Havarie grosse; doch sind, wenn der Befrachter die Güter in Empfang nimmt, dem Schiffer die sämmtlichen Connoissemente zurückzuliefern, oder es ist vom Befrachter genügende Bürgschaft zu leisten, daß der Schiffer vom Inhaber eines Connoissements nicht in Anspruch genommen werde.

Der Gebrauch, Distanzfracht dem Schiffer zu vergüten, besteht übrigens nur auf dem Continent. In England kennt man ihn nicht. Vielmehr liegt nach englischen Usanzen dem Schiffer die Verpflichtung ob, wenn sein Schiff im Nothhafen bleiben muß, die Güter auf seine Kosten zum Bestimmungsplatz zu schaffen, wogegen er dann die volle Fracht erhält. Kann er kein anderes Schiff bekommen, bleibt also die Ladung im Nothhafen, so erhält er auch keine Fracht. — Es ist nicht zu leugnen, daß dieser englische Gebrauch vernunftgemäßer ist, als die Vergütung der Distanzfracht. Der Ladungsempfänger wird bei Berechnung der Fracht nach Maßgabe des zurückgelegten Weges bei Besorgung des Weitertransports auf seine Kosten in den meisten Fällen in großem Nachtheil sein; ja es kann vorkommen, daß er auf solche Weise das Doppelte der ursprünglich bedungenen Fracht bezahlen muß, und das ganz einfach aus dem Grunde, weil die herrschende Usanz von der irrigen Voraussetzung ausgegangen ist, der Transport der Güter bis zur Hälfte des Weges sei ihm auch die Hälfte der Fracht werth. Man denke sich nur ein von Ostindien nach Europa bestimmtes und in St. Helena wegen Noth eingelaufenes Schiff; welches Mißverhältniß wird da entstehen, wenn bis dahin nach der Meilenzahl die Fracht als verdient angesehen werden soll. —

Für Güter, welche ohne irgend ein Zuthun des Schiffers in See oder am Strande aufgefischt und geborgen, und dann den Betheiligten überliefert werden, ist keine Fracht zu zahlen. (Holl. H.-G. 484.)

Ebenfalls nicht für Güter, die durch Schiffbruch, Strandung oder durch andere höhere Gewalt vergangen sind, oder welche durch Seeräuber oder Feinde genommen wurden. (Ebendas. 482.)

Zu bemerken ist auch §. 1727 des preußischen Rechts, welchem zufolge der Schiffer für auf der Reise oder vor der Ablieferung verloren gegangene Güter nur in so weit die Fracht fordern kann, als der Werth solcher Güter durch die große Havarierechnung vergütet wird.

In Strandungs- und Bergungsfällen kann es vorkommen, daß die geretteten Waaren so beschädigt sind, daß der Ertrag nicht zur Bezahlung der Fracht ausreicht. Der Schiffer hat dann nur Anspruch auf Fracht, so weit solche aus dem Ertrage bestritten werden kann, und da der Ausfall an der Fracht in einem solchen Fall durch Seegefahr entstanden ist, so kann er dieserhalb auf den Ablader nicht zurückkommen. Das einzige Mittel, um sich vor dergleichen Verlüsten zu schützen, ist die Versicherung der Frachtgelder. Das Verfahren, welches Ladungsempfänger und Schiffer nach einer stattgefundenen Bergung einzuschlagen haben, ist durch die Usanz des Platzes und durch Rücksichten auf die

10

betreffenden Assekuranzgesetze ein zu verschiedenes, um hier in seinen Einzelheiten darlegbar zu sein, doch mögen einige Grundzüge angeführt werden.

In Ländern oder unter Umständen, die den Abandon gestatten, wird sowohl der Ladungsinteressent als auch der Schiffer bei eingetretener Strandung an seinen Versicherer abandonniren. Es wird dann entweder von den Betheiligten ein Generalbevollmächtigter zur Wahrnehmung der verschiedenen Interessen ernannt, oder es wird die Vermittlung der Gerichtsbehörde in Anspruch genommen. — Ist der Abandon nicht zulässig, so wird der Ladungsinteressent wohl thun, vor Empfang der Güter in einem Protest gegen den Schiffer sich vor Ansprüchen, die über den Ertrag der Waaren hinaus gehen möchten, zu verwahren. Dem Schiffer ist es dann unbenommen, einen Gegenprotest notiren zu lassen und beim Gericht um Beistand nachzusuchen, so wie um Anordnung und Ueberwachung des Verkaufs.

Es ist jetzt noch zu erörtern, wie es mit der Frachtzahlung in Bergungsfällen gehalten wird, wenn ein Theil der geretteten Waaren so viel aufbringt, daß damit der Ausfall an der Fracht für den anderen Theil bestritten werden könnte. Es kommt dann zunächst darauf an, ob Alles für denselben Empfänger und Inhalt eines und desselben Connoissements war; denn es leuchtet ein, daß ich mit meinen Gütern nicht für die Fracht verantwortlich bin, welche für die Güter eines anderen Interessenten zu zahlen gewesen wären. Stehen aber die in Frage kommenden geretteten und die theilweise verlorenen Güter in einem und demselben Connoissemente, so bin ich dem Schiffer mit dem Werth des Ganzen für die Fracht verhaftet, wenn auch ein Theil der Güter für Rechnung eines Dritten war; denn der Schiffer hält sich nur an das im Connoissemente gegebene Versprechen der Frachtzahlung, und er muß das darin verzeichnete Eigenthum als ein ungetheiltes ansehen.

Zur Havarie grosse muß der Schiffer für die gerettete Fracht seinen Beitrag leisten.

Da aber aus der Fracht die Monatsgage und die Hafenunkosten zu tragen sind, so wird dieselbe nur für den Nettobelauf zum Beitrag gezogen. Um diesen Nettobetrag in jedem einzelnen Falle mit Genauigkeit ermitteln zu können, würde also eine besondere Berechnung jener Unkosten nöthig sein, die jedoch oftmals mit großen Weitläufigkeiten verknüpft sein würde, weshalb denn in der Regel ein Bestimmtes dafür abgesetzt wird. Mit einigen Ausnahmen, z. B. Frankreich, Belgien, Nordamerika, Triest, Venedig und Sardinien, wo die Fracht für die

Hälfte des Bruttobetrages contribuirt, wird der Abzug für Gage rc. auf ein Drittel angenommen, und die Fracht trägt also für zwei Drittel des Bruttobetrages in den übrigen Ländern des Continents und in England zur Havarie grosse bei. — Etwa vorausbezahlte Fracht muß ebenfalls contribuiren, es kommt nur darauf an, in welcher Gestalt; denn eine Befreiung derselben vom Beitrag wäre eine Ungerechtigkeit gegen die übrigen Betheiligten; zumal da, wo die Fracht vorausbezahlt wurde, immer noch ein beitragsfähiger Gegenstand vorhanden ist: denn entweder ist sie verwendet worden, um das Schiff in Stand zu setzen, dann steckt sie im Schiffe, und da dieses für den Werth beiträgt, den es am Bestimmungsplatze hat, so trägt die vorausbezahlte Fracht indirect mit bei; oder sie ist remittirt worden, dann steckt sie in den Gütern, für welche sie im Voraus bezahlt wurde, und wird mit den Gütern zum Beitrag gezogen. Dabei macht es dann keinen Unterschied, ob die Güter für den Facturawerth mit allen Unkosten bis an Bord, wozu also auch die vorausbezahlte Fracht gehört, oder für den Marktpreis am Bestimmungsplatze contribuiren, denn im letzteren Falle würde keine Fracht abgezogen werden können, der beitragende Werth also so viel größer sein.

Benecke und Philips sind beide der Ansicht, daß vorausbezahlte Fracht contribuiren müsse. Nur darin weichen sie von einander ab, daß Ersterer sie dem Werth der Güter beigefügt wissen will, Letzterer dagegen die Regel aufstellt, daß der Beitrag niemals von besonderen ungewöhnlichen Bedingungen über die Zeit der Frachtzahlung abhängig sein darf, sondern so geleistet werden muß, als wenn die Güter mit gewöhnlichen Connoissementen, in welchen die Bezahlung bei Ablieferung festgesetzt wird, wäre verladen worden.

Die Fracht gilt in den meisten Ländern als ein versicherbares Interesse. Nicht erlaubt ist dagegen die Versicherung derselben in Spanien, Frankreich, Sardinien, Neapel, Triest und Venedig und in Dänemark.

Die Bremer Bedingungen schreiben im §. 54 vor, daß bei Versicherung auf Frachtgelder, ohne weitere Bezeichnung, dieselbe als auf Nettofracht geltend verstanden werden soll, oder als auf zwei Drittel der Gesammtfracht. Ferner: Soll die Bruttofracht versichert werden, so muß solches ausdrücklich ausbedungen werden. Soll die Versicherung nur einen Theil der ganzen Netto- oder Bruttofracht umfassen, so ist solcher Theil zu benennen, sonst wird angenommen, es gelte die versicherte Summe auf die ganze Fracht. Wenn nicht Rheder, sondern andere Betheiligte die Fracht versichern lassen, so muß solches besonders

angegeben werden, sonst braucht der Versicherer im Fall eines Schadens keinen Ersatz zu leisten. — Ist im Manifest keine Fracht geschrieben, so gilt der mittlere Frachtsatz gleicher Güter an Bord desselben Schiffes; und in deren Ermangelung die Mittelfracht bei anderen gleichzeitig expedirten Schiffen. — Fracht für eine lose verschiffte Ladung Guano, Salz oder andere dem Schmelzen unterworfene Waaren ist als solche anzugeben, sonst wird ein Schaden nur zur Hälfte vergütet. — Fracht für Decklast wird nur bei einem Totalverlust des Schiffes ersetzt; wird aber erwiesen, daß die Decklast schon vor dem Totalverlust verloren gegangen war, dann wird die Fracht dafür nicht ersetzt.

Der Allgem. Plan Hamburger Versicherer von 1853 enthält einige Vorschriften und Bestimmungen in Betreff der Frachtversicherung, wovon folgende Artikel die wesentlichen:

Art. 19 über nothwendige Anzeige, wenn Kalkladung im Schiffe, sonst ist die Versicherung ungültig und die Prämie verfallen.

Art. 20. „Wenn bei einer Versicherung auf Frachtgelder nicht angezeigt ist, daß sie nur auf einen Theil der Fracht oder auf die Nettofracht gelten soll, so wird angenommen, daß die ganze Fracht gemeint sei. — Wenn bei Versicherung der dem Schmelzen unterworfenen Güter nicht angezeigt ist, ob die Fracht für das eingenommene oder das ausgelieferte Maaß bedungen sei, so wird stets das Letztere angenommen. Wenn die Fracht für mehr als eine Reise versichert wird, so muß diese, falls die Verfrachtung nicht en rouge geschehen, für jede separat angegeben, und im Schadensfalle nachgewiesen werden. Bei einer Versicherung en rouge wird, falls nicht ein anderes in der Police bemerkt worden, die Ausfracht für ein Drittheil, die Rückfracht für zwei Drittheile der ganzen Fracht angenommen. Kommen mehrere Frachten in Betracht, und ist deren Separatbelauf nicht nachzuweisen, so wird derselbe durch Sachverständige nach Billigkeit regulirt."

Art. 21 schreibt vor, leicht verderbliche Ladung müsse angegeben werden, sonst wird Verlust, durch Beschaffenheit der Waaren entstanden, nicht ersetzt.

Nach Art. 24 muß angezeigt werden, wenn Frachtgelder eines während des Krieges den Unterthanen einer darin begriffenen Macht abgekauften Schiffes versichert werden sollen; sonst gilt die Versicherung frei von Kriegsmolest.

Art. 25 desgleichen, wenn das Schiff eine angekaufte Prise ist, die noch auf keinem freien Strome gewesen.

Der Art. 105 enthält folgende allgemeine Bestimmungen über Schadenforderung auf versicherte Frachtgelder:

„Bei der Versicherung auf die Fracht eines Schiffes ist der Versicherte berechtigt, das zu fordern, was der Empfänger der Ladung berechtigt ist, wegen Seeschaden zu kürzen.“ (Dabei sei die Bemerkung gestattet, daß erstens der Schiffer in solchem Falle durch Verklarung und Stauungsattest sich wird rechtfertigen müssen, bevor der Versicherte Anspruch erheben kann, und daß zweitens der Schaden 3 pCt. der Taxe übersteigen muß, um vergütet zu werden.) „Der Versicherte erhält nur das ersetzt, was er bei glücklicher Ankunft des Schiffes, durch Connoissement oder Manifest erwiesen, erhalten haben würde. Ist der also berechnete Werth höher als die versicherte Summe, so wird die Havarie vom Versicherer pro rata der gezeichneten Summe bezahlt.“ (Dann folgt die Vorschrift, wie es gehalten werden soll, wenn im Manifest keine Fracht geschrieben steht; dann soll die üblich gewesene Fracht angenommen, worüber in streitigen Fällen Sachverständige entscheiden sollen.)

Ueber Anfang und Ende der Gefahr des Versicherers von Frachtgeldern enthalten die oben angeführten Bedingungen der Bremer und der Hamburger Versicherer keine Vorschriften, welche auch überflüssig sind, wenn an dem Grundsatz festgehalten wird, daß die Fracht in den Gütern steckt, daß sie also die Schicksale dieser in Betreff der Versicherung theilen muß. Demnach ist, wenn nicht eine besondere Uebereinkunft getroffen wurde, immer anzunehmen, daß der Versicherer nur für Schaden an Frachtgeldern von bereits abgeladenen Gütern verbindlich ist. So bestimmt denn auch das preußische Recht Art. 2191, unter Bezugnahme auf 2184 ff., daß dieselben Grundsätze, welche bei Waarenversicherungen gelten, auch auf Versicherung von Frachtgeldern ihre Anwendung finden. Nach preußischem Rechte fängt aber die Gefahr bei Waaren mit der Einschiffung in Leichter an, und endigt mit dem Landen derselben aus dem Schiffe oder aus Leichtern. — Diese gesetzliche Vorschrift läßt sich freilich nicht auf alle Fälle anwenden, aber es ist doch damit durchzukommen, weil sich die Ausnahmen von selbst regeln werden. So ist z. B. die Fracht verdient bei Ablieferung der Güter in einen vom Empfänger gesandten Leichter, wenn dieser auch verunglückt. Gehen dann die Güter gänzlich verloren, so kann der Empfänger in die mißliche Lage kommen, Fracht bezahlen zu müssen für Güter, die er gar nicht empfängt; doch kann er sich für derartige Verlüste aus dem mit den Gütern versicherten imaginären Gewinn erholen. Für einen solchen Fall wäre also obige Vorschrift überflüssig. — Aber häufig kommt es auch vor, daß die Güter im Schiffsboote oder in Leichtern, die vom Schiffer angenommen werden, ans Land zu bringen und erst am Lande zu empfangen sind. Alsdann kommt im Fall von Unglück jenes Gesetz

zur Anwendung, denn der Empfänger zahlt nur Fracht bei Ablieferung der Güter; sind diese verloren gegangen oder bringen sie keinen genügenden Verkaufsertrag, um damit die Fracht zu decken, so kommt der Versicherer in Anspruch. — Das holländische H.-G. enthält im Art. 630 die Bestimmung, daß die Gefahr des Versicherers von zu verdienenden Frachtgeldern von dem Augenblicke und nach Maßgabe, wie die Fracht zahlenden Güter und Waaren in das Schiff geladen sind, anfange, und daß sie endige 15 Tage nach Ankunft des Schiffes am Bestimmungsplatze, oder mit Entladung der Güter, wenn diese früher geschieht. Bei gesetzlich zu begründender Verhinderung dauert die Gefahr des Versicherers bis zur Entladung fort.

Die am häufigsten vorkommenden Schäden auf Frachtgelder, für welche der Versicherer Ersatz leistet, sind folgende:

Totalschaden; darüber ist wenig zu sagen, doch kann er nach oben angeführten Gesetzen nur dann gefordert werden, wenn die Güter bereits an Bord des Seeschiffes, eventuell des Leichters waren, und alsdann ein so völliger Untergang derselben stattfindet, daß die Fracht gänzlich verloren geht. — Nach Benecke-Nolte vergüten in England die Versicherer auch dann einen Totalschaden auf Fracht, wenn ein Schiff, welches zum Einnehmen einer laut Charteparthie angenommenen vollen und in Bereitschaft liegenden Ladung fertig war, am Laden aber durch seinen Untergang verhindert wurde; wenn auch kein Stück einer solchen für das Schiff bestimmten Ladung je verschifft worden ist. (1. Th. 693.) Ja, das Gericht ist noch weiter gegangen, und hat in einem Falle, wo ein vercharteres Schiff, dessen Fracht für die Reise von und zu London nach Teneriffa und von dort nach der Bai von Honduras versichert war, und auf der Reise von London (in Ballast) nach Teneriffa verloren ging, dem Versicherten die ganze versicherte Summe zugesprochen. — Nun ist es freilich für den Rheder von großer Wichtigkeit, sich seinen Frachtverdienst unter allen Umständen sichern zu können; aber in oben angeführten Fällen, wo er ein Bedeutendes an Gage und Unkosten spart und dennoch dieselbe Fracht erhält, die er bei glücklichem Verlaufe der Reise erst nach Beendigung verdient haben würde, gewinnt er durch den Untergang seines Schiffes, und das ist ein Mißverhältniß, wodurch allerlei Unfug Thor und Thür geöffnet wird, welches sich aber vermeiden läßt, wenn an dem auf dem Continent üblichen Verfahren festgehalten wird, um so mehr, da auch hier der vorsichtige Rheder Gelegenheit hat, durch die Art und Weise der Versicherung sich gegen Schaden zu wahren. Ist nämlich über eine Reise seines Schiffes eine Charteparthie geschlossen, so kann er auf die behaltene Fahrt desselben so viel versichern lassen,

um seine Auslagen zu decken, mit der Bedingung, daß die versicherte Summe auf Frachtgelder übergehe.

Bergungskosten, Berglohn. — Werden aus einem Schiffbruche Güter gerettet und durch den Schiffer oder seinen Rheder an die Empfänger abgeliefert, so ist dafür Fracht zu bezahlen. Da aber in der Regel die Rettung der Güter mit Unkosten, oft mit Berglohn verbunden ist, und da die Fracht in den Gütern steckt und mit ihnen gerettet wird, so ist es auch nicht mehr als recht, daß die Fracht zu jenen Ausgaben verhältnißmäßig beitrage. Wird also von den Gütern ein Drittel Berglohn bezahlt, so muß auch von der Fracht ein Drittel bezahlt werden. Am deutlichsten zeigt sich die Richtigkeit dieses Princips bei Naturalabtheilung des Berglohns. Werden dann 120 Colli geborgen, so bekommen die Berger 40, und für 80 erhält der Schiffer seine Fracht vom Empfänger der Waare; für die abgetheilten 40 Colli kann er aber von den Bergern keine Fracht beanspruchen, aus dem einfachen Grunde, weil diese nicht Empfänger zufolge Connoissements sind. Wird dagegen, wie es am häufigsten geschieht und in den meisten Fällen auch das Empfehlenswertheste ist, der Berglohn baar bezahlt, so wird derselbe über den Werth des Geborgenen, mithin auch der Fracht, vertheilt. Der Versicherer ersetzt dann im ersteren Beispiele das dem Schiffer verlorene Drittel der Fracht, im zweiten den in der Abrechnung ausgemittelten Beitrag für die Fracht.

Havarie grosse; zu derselben muß wie oben angegeben, die Fracht beitragen. Den Beitrag laut Dispache ersetzt der Versicherer. In England wird jede Havarie grosse vergütet, ohne Rücksicht auf die Größe derselben. — In Bremen muß die Havarie grosse um ersetzt zu werden, ohne Aufmachungskosten und etwaige Deputations-Provision mehr als Ein Procent vom ganzen contribuirenden Werthe betragen. — In Hamburg muß dieselbe bei Frachtgeldern mehr als 3 Procent von der Taxe in der Police betragen; ist aber der Frachtbelauf laut Manifest größer, dann muß sie über 3 pCt. von diesem höheren Belaufe betragen. S. Havarie grosse.

Dem Principe nach verfahren die Engländer am Richtigsten, denn bei allen Havarie grossen ist doch immer vorauszusetzen, daß ohne das gebrachte Opfer ein größerer Schaden, wenn nicht gar ein völliger Untergang entstanden wäre. Und ganz geringfügige Ansprüche des Schiffers werden schon der nöthigen Förmlichkeit und damit verknüpften Unkosten wegen, nicht als Havarie grosse geltend gemacht werden.

Gilt dies aber schon bei der Havarie grosse, so ist es in Bergungsfällen noch mehr der Billigkeit angemessen, jeden noch so geringfügigen

Beitrag zu ersetzen, weil hier der Verlust bereits eingetreten, mithin schon ein Anspruch auf Totalschaden vorhanden war, der aber durch die rechtzeitig getroffenen Maßregeln sich auf einen Anspruch auf Ersetzung der zur Rettung erforderlich gewesenen Unkosten verwandelte.

Es ist in England Gebrauch in Havarie grosse Fällen die Wiederbeladungskosten eines Schiffes im Nothhafen, das ausgehende Lootsgeld ꝛc. der Fracht allein zur Last zu bringen. Dann begegnet man bei Abrechnung mit Versicherern diesseits des Canals mitunter der Ansicht, als seien jene Unkosten als Partikulairschaden zu behandeln; bliebe also die in der englischen Dispache als Havarie grosse vertheilte Summe unter den stipulirten Procenten, so fände kein Ersatz statt. Diese Ansicht scheint jedoch irrig zu sein, denn wurden auch die genannten Unkosten separat der Fracht belastet, so gehören sie doch ihrer Natur nach keineswegs zur Partikulair-Havarie, und können diesen Charakter auch nicht durch die Eigenthümlichkeit der Englischen Aufmachungsweise erhalten, vielmehr sind sie als eine Unterabtheilung der Havarie grosse anzusehen, und dann jedenfalls zu ersetzen, wenn sie mit der Hauptabtheilung zusammen genommen die bestimmten Procente überschreiten. So wird es in Bremen auch gehalten.

Ferner kommt der Versicherer von Frachtgeldern in Anspruch, wenn ein Schiff im Nothhafen in Folge von Seeschäden als Wrack condemnirt wird. Der Schiffer verdient dann (bei Aufmachung der Havarie auf dem Continent) nur die Fracht für den zurückgelegten Theil der Reise, und den Ausfall ersetzt der Versicherer nach Maßgabe der versicherten Summe. Häufiger kommen Ansprüche auf Ersatz der Frachtgelder bei Verkauf des Schiffes im Nothhafen vor, wenn dieser auch nur aus Zweckmäßigkeitsgründen, etwa der hohen Reparaturkosten wegen, geschah. Da aber die Versicherer der Fracht zu solchen Kosten entweder gar nicht oder höchstens für den in Havarie grosse fallenden Theil verhältnißmäßig in Anspruch hätten kommen können, wäre die Reparatur vorgenommen worden, so erscheint es ungerecht, wenn ihnen ein Schaden aufgebürdet werden soll, bloß deshalb, weil der Rheder es nicht für rathsam halten mochte, sein Schiff ausbessern zu lassen.

Endlich ist als Partikulair-Havarie auf Frachtgelder der durch Leckagie oder Schmelzen der Güter entstandenen Ausfall zu erwähnen, doch muß dabei die Ursache der Leckagie ꝛc. in einem Seeunfall liegen und nicht etwa der Nachlässigkeit von Schiffer und Mannschaft zuzuschreiben sein. (S. Anzeigen.)

Im Allgemeinen ist der Risiko auf Frachtgelder ein geringerer als der auf Güter, und deshalb ist auch die Assekuranzprämie für Erstere in der Regel etwas niedriger.

Es bleibt noch einiges zu sagen übrig, wie es mit der Fracht und deren Versicherung sich gestaltet, wenn ein Schiff mit Seeschaden zum Abgangshafen zurückkehrt, und hier die ganze Ladung wegen Beschädigung verkauft werden muß. Dabei leuchtet es denn ein, daß auf Distanzfracht an die Eigenthümer der Güter kein Anspruch gemacht werden kann, denn es ist kein Theil der Reise zurückgelegt worden. Ob die Versicherer der Fracht in Anspruch kommen können, wird zunächst davon abhängen, ob das Schiff nach Beendigung der Reparatur eine andere Ladung zur vorigen Fracht bekommt. Der frühere Ablader kann zur Anschaffung einer zweiten Ladung wohl nicht verpflichtet sein, ihm ging die verschiffte zum Theil verloren, oder er verfehlte doch seinen Zweck damit; sollte er nun eine zweite Ladung anschaffen müssen, so wäre das eben so, als wenn der Schiffer in diesem Fall für das etwa seeuntüchtig befundene und condemnirte Schiff ein anderes stellen müßte. Entsteht durch Annahme der zweiten Ladung ein Ausfall an der Fracht, wenn diese mit der versicherten verglichen wird, so dürfte dafür der Versicherer in Anspruch zu nehmen sein. — Ferner kommt es darauf an, ob das Schiff dieselbe Reise, wie die zuerst versicherte, wieder antritt. Geschieht dies nicht, oder wird das Schiff wegen des erlittenen Seeschadens als Wrack condemnirt, so kann der Anspruch an die Versicherer wohl nur im Wege des Vergleichs abgemacht werden. Denn bei einer Veränderung der Reise ist eine Berechnung des Unterschieds in der Fracht nicht maßgebend; und bleibt das Schiff ganz liegen, so würde die Vergütung der der versicherten Fracht über das Maß einer gerechten Entschädigung hinausgehen; denn Gage, Slitage und Unkosten werden zum größten Theil erspart. — Wird dagegen in einem solchen Fall das Schiff ohne gehörige Condemnation verkauft, so fällt der Anspruch an die Versicherer der Frachtgelder weg; denn wie oben erwähnt, die etwaige Höhe der Reparaturkosten, welche den Verkauf veranlaßte, konnte ihnen gleichgültig sein.

Siehe Befrachtung, Charteparthie, Connoissement, Kaplaken, Ueberfracht.

Frachttarife.

Aus Geo. Harrison's Freighters Guide. London, 5. Ausgabe, 1848.

Verhältnißmäßige Stauung folgender Güter:

								Gewicht.		Cubik-Inhalt.
Weizen *)	97 Q.	zu	61,2 ℔	pr.	Bushel	=	Tons	21,2	=	850 Fuß
Wicken, Bohnen, Erbsen	88	„	„ 63	„	do.	=	„	20	=	do.
Rocken..	105	„	„ 57	„	do.	=	„	21	=	do.
Saat...	108	„	„ 52	„	do.	=	„	20	=	do.
Gerste..	114	„	„ 52	„	do.	=	„	21	=	do.
Hafer ..	125	„	„ 37	„	do.	=	„	16,5	=	do.
Reiner Hanf oder Flachs								10	=	do.
Ausschuß do.								9,107	=	do.
Halbreiner do.								7,760	=	do.
Codille								5,825	=	do.
Wolle								4,444	=	do,
do. gepreßte								5,257	=	do.
getrocknete Häute								7,272	=	do.
Talg, Asche, gesalzene Häute, Brutto								17	=	do.
Bauholz **), kantiges Tannen-								17 Loads	=	850 Cb.-Fß.
Masten, runde, do.								14,923	=	do.
								Standard Hundert		
Bretter, Dielen (Deals)								5,151	=	do.
Latten (Battens)								4,857	=	do.
								Tausend		
Ostsee-Stäbe, bearbeitete (reduced)								1,275	=	do.
Odessa- do. do.								1,300	=	do.
Quebeck- do. do.								1,200	=	do.
Ostsee- do. rohe,								0,840	=	do.

*) 1 Quarter = 8 Bushel, 97 Quarter Weizen also = 776 Bushel; 1 Imperial-Bushel hält 2218,192 Cubikzoll, dies mit 776 multiplicirt und durch 1728 (die Cubikzolle von 1 Fuß) dividirt, giebt 996 Cubikfuß; wird aber Weizen lose verladen, so verringert sich die Maße um ungefähr 15 pCt., also auf 850 Fuß. Erstlich etwa 8 pCt., weil das Schiff dichter dadurch gefüllt wird als durch Maßgüter, und dann um etwa 7 pCt., weil der Bushel beim gewöhnlichen Messen nicht das Quantum enthält, was er in Wirklichkeit halten kann.

(10 Quarter sind gleich 39,2 Bremer Scheffel, also etwa 1 Last.)

**) 40 Fuß = 1 Ton, 40 und × 21,2 = 848.

Odessa- do. do. .... 0,708 .... = 850 Cb.-Fß.
Quebeck- do. do. .... 1,053 .... = do.

Ton von 40 Fß.

Asche .... 21,225 .... = do.

Ton von 20 Cwt.

Knochen .... 12,012 .... = do.
do. beste Qualität .... 16,000 .... = do.
Theer, Archangel- .... 100 Barr. = do.
Matten, do. (die Tonne von 400 St.) 9,444 .... = do.

Nach obigem Verhältniß müßte also, wenn an Fracht für 1 Quarter Weizen 1 s bezahlt wird, für folgende Güter bezahlt werden:

	sh.	pence	farthings
1 Quarter Wicken, Bohnen, Erbsen	1.	1.	0,8
1 do. Rocken	0.	11.	0,4
1 do. Saat	0.	10.	3,2
1 do. Gerste	0.	10.	0,8
1 do. Hafer	0.	9.	1,2

(denn 125 Q. Hafer zu 9 s. 1,2 d. ist 96⅚ s., an Raum = 97 Q. Weizen zu 1 s. ist 97 s., was also ungefähr zutrifft.)

	sh.	pence	¼ pence
1 Ton reiner Hanf oder Flachs	9.	8.	1,6
1 do. Ausschuß do.	10.	7.	3,2
1 do. halbreiner do.	12.	6.	—
1 do. Codille do.	16.	7.	3,2
1 do. Wolle	21.	9.	3,6
1 do. do. gepreßte	18.	5.	1,6
1 do. getrocknete Häute	13.	4.	0,2
1 do. Talg, Asche, gesalzene Häute	5.	8.	2,2
1 Load Bauholz	5.	8.	2,2
1 do. Masten (runde)	6.	6.	—
1 Standard Hundert Dielen	18.	10.	0,8
1 do. Latten	19.	11.	3,7
1 Tausend Ostsee-Stäbe (bearbeitete)	76.	0.	2,4
1 do. Odessa- do. do.	74.	7.	0,8
1 do. Quebeck- do. do.	80.	9.	2,4
1 do. Ostsee- do. (rohe)	115.	5.	1,6
1 do. Odessa- do. do.	136.	11.	1,6
1 do. Quebeck- do. do.	92.	0.	2,4
1 Ton von 40 Fß. Asche	4.	6.	3,3
1 do. 20 Cwt. Knochen	8.	0.	3,6

	sh.	pence	$^1/_4$pence
1 Ton von 20 Cwt. Knochen beste Qualität	6.	0.	3,0
1 Barrel Archangel-Theer	0.	11.	2,5
400 St. do. Matten	10.	3.	0,9

(1 Petersburger Standard = 3 Load 15 Fß.; 1 Load = 50 Fß. 1 Petersburger Standard = 165 Cubikfuß. 1980 Superficial-Fß. = 1 Standard. 600 Petersburger Superficial-Fß. = 1 Load. Doch sollte 1800 der Devisor sein, wenn Schiffe so gechartert sind, daß 1 Standard für 3 Loads gelten soll.)

Obige Angaben stützen sich auf das wirkliche Verhältniß zwischen den genannten Gütern; der Londoner gedruckte Frachttarif (London printed Rates of Freight) weicht davon namentlich bei Hanf, Talg und Dielen ab; nämlich es wird darin festgesetzt wie folgt:

Hanf, Petersburger Ausschuß soll $^1/_8$, halbreiner $^1/_4$, Codille $^1/_2$ mehr als die Fracht für reinen Hanf bezahlen (sollte sein: resp. $^1/_{10}$, $^3/_{10}$ und $^7/_{10}$ mehr).

Hanf, Rigaer Ausschuß $^1/_8$ mehr, Paßhanf $^1/_4$, Codille $^1/_2$ mehr als für Reinhanf.

Talg: $^2/_3$ der Fracht für reinen Hanf für Brutto-Gewicht.

Asche: desgl.

Borsten und gegerbte Häute: $^2/_3$ der Fracht für reinen Hanf pr. Ton von 44 Pud Brutto.

Getrocknete Häute: $^3/_8$ mehr als die Fracht für reinen Hanf pr. Ton Brutto.

Hasenfelle: dieselbe Fracht wie für reinen Hanf pr. Ton von 3500 St.

Hausenblasen (in Ballen): desgl. pr. Ton von 44 Pud Brutto.

do. (in Fässern): $^1/_4$ mehr pr. desgl.

Wachs (in Matten): $^2/_3$ der Fracht für reinen Hanf, pr. Ton von 63 Pud Brutto.

Wachs (in Fässern): dieselbe Fracht wie für reinen Hanf pr. desgl.

Wolle: die doppelte Fracht wie für reinen Hanf pr. desgl.

Pferdehaare (bearbeitete): desgl. pr. Ton von 44 Pud Brutto.

Pferdeschweife: dieselbe Fracht pr. desgl.

Pferdemähnen: $^1/_4$ mehr.

Federn: dieselbe Fracht wie für Codille-Hanf.

Leinen: 80 St. Flämisch, 90 St. Ravenstuch, 120 St. Drell, 80 St. schmales von 1 Elle, 40 St. breites von 2 Ellen, 60 St. Segeltuch, 6000 Arschinen breites Leinen, 8000 Arschinen schmales. Jedes dieser soll gleich sein $^2/_3$ Ton rein Hanf.

Weizen: 97 Imperial-Quarters = 10 Tons rein Hanf.

Erbsen, Bohnen und Wicken 10 pCt. mehr Fracht als für Weizen.

Rocken 7½ pCt., Leinsaat 10 pCt., Gerste 15 pCt., Hafer 22½ pCt. weniger als für Weizen.

Säeleinsaat: 12 Barrels, in Fässern, und 24 Barrels, wenn lose verladen, = 1 Ton rein Hanf.

Dielen: 120 Stück Petersburger Standard = 3 Loads Holz.

Wagenschoßbalken (Wainscot logs): ⅓ mehr als die Fracht für Tannenbauholz pr. Load von 50 Cb.-Fß., Customhouse-Maaße pr. Mastenpasser.

Halbe Balken (half logs) zum Auffüllen, ⅔ der Fracht für ganze Balken.

Runde Masten: 33 Fuß Umkreis Maaß (girt measure) = 1 Load von 50 Fuß Customhouse-Maaße pr. Mastenpasser (Bogenzirkel) (Custom House Calliper measure); wobei Harrison bemerkt, daß die Girt measure abgeschafft sei und der wahre Inhalt genommen werde, was zu Gunsten des Schiffers sei; nämlich der Durchmesser werde mit sich selbst multiplicirt und das Produkt mit der Länge des Mastes in Fußen; dies mit 183 dividirt, ergebe den Cubikinhalt.

Stäbe (als Ladung): 1 Mille Eisenstäbe = 20 Loads Tannenbauholz.

Enden von Dielen (zum Auffüllen): ⅔ der Fracht für Dielen.

Lattenholz (desgl.) 1 Faden von 4 Fuß = 1 Load.

Matten (von Archangel), 5 pCt. weniger als die Fracht für Hanf, für ein Quantum, das den sechsten Theil der Ladung nicht übersteigt; wobei 400 doppelte und 500 einfache Matten gleich 1 Ton gerechnet werden.

Pech und Theer: 100 Barrels = 97 Quarters Weizen, Imperial measure.

Auszug aus dem Frachttarif der Levante-Compagnie.

Weizen pr. Quarter 14 s., Leinsaat desgl., Gerste und Bohnen *) 12 s.

Kupfer, Schleifsteine, lose verladen, Terra Umbra .... 2 £

Schwefel 3, Schmergel 1 £ pr. Ton.

Talg, Reis, Alaun, Caviar, Corinthen, Feigen in Fässern und Kisten, Natrum, Rosinen in Fässern, Seife, Schleifsteine in Fässern, Asche pr. Ton .... 4 „

Feigen in Trommen, rohe Häute, Honig, Rosinen in Trommen 5 „

Olivenöl, Wein 2c., 252 Gallonen pr. Ton .... 5 „

---

*) Nach dem richtigen Verhältniß zu Weizen und Talg müßte, wie Harrison dazu bemerkt, für Gerste 11 s. 10¾ d., für Bohnen und Erbsen 15 s. 4¾ d., für Leinsaat 12 s. 7 d. bezahlt werden.

Mandeln, Anis, Caffee, Gallen, Gummi Arabica, Salmiak, Salep, Saat .... 6 ℒ
Aloe, Kampfer, Gummi, Terpentin .... 7 "
Schafwolle, Drachenblut .... 9 "
Baumwollengarn, Opium, Chagrinhäute .... 10 "
Cameelhaare, Ziegenhaare, Nux Vomica, Safran .... 12 "
Baumwolle, Flachs und Hanf, Pistazien, Taback .... 13 "
Cassia fistula, Seide, Schwämme .... 14 "
Rhabarber 15, Senna 17, Lerchenschwamm, Coloquinte 20 ℒ.

Newyorker Frachttarif. Aus den Verordnungen der Handelskammer.

Wenn Schiffe zu einem Frachtsatz pr. Ton befrachtet werden, und es fehlt an speciellen Bestimmungen zwischen dem Rheder und dem Befrachter hinsichtlich der Berechnungsweise nach Tonnen für jeden einzelnen Gegenstand der Ladung, so soll das folgende Reglement die Grundlage der Berechnung bilden:

Die Gegenstände, deren Rauminhalt eine Ton ausmachen soll, um einer Ton schwerer Waare gleich zu sein, sollen folgendes Gewicht halten:

1568 ℔ Caffee in Fässern, 1830 ℔ do. in Säcken; 1120 ℔ Cacao in Fässern, 1307 ℔ do. in Säcken.

952 ℔ Piment in Fässern, 1110 ℔ do. in Säcken.

8 Barrel Mehl à 196 ℔.

6 Barrel Fleisch, Speck, Talg, gesalzene Fische, Pech, Theer u. Terpentin.

20 Cwt. Eisen in Barren und Stangen, Pottasche, Zucker, Blauholz *), Gelbholz, Nicaragua Holz und alle schwere Farbehölzer, Reis, Honig, Kupfererz und alle anderen schweren Güter.

16 Cwt. Caffee, Cacao und getrockneten Kabliau, lose verladen.

12 Cwt. getrocknete Kabliau in Fässern von irgend welcher Größe.

6 Cwt. Schiffszwieback in Fässern, 7 do. in Säcken, 8 do. wenn lose verladen.

200 Gallonen (Weinmaaß) — wobei der volle Inhalt der Fässer gerechnet — Oel, Wein, Cognac und andere Getränke.

22 Bushel Getreide, Erbsen, Bohnen in Fässern; 36 do. lose verladen.

36 " europäisches Salz, 31 do. westindisches.

29 " Steinkohlen.

40 Fuß (Cubikmaaß) Mahagoni, vierkantiges Bauholz, Eichenplanken, Tannen- und andere Dielen, Bieberfelle, Pelzwerk, Wachs, Baumwolle, Wolle und Güter irgend welcher Art in Ballen.

*) Blauholz mißt aber mitunter fast das doppelte seines Gewichts.

1 Faß Taback und 10 Cwt. getrocknete Häute.
8 Cwt. chinesische rohe Seide, 10 Cwt. Netto Bohna-Thee, 8 Cwt. grünen Thee.

Auszug aus Harrison's vergleichender Tabelle über das Verhältniß verschiedener Güter zu einem Keel.

	Keel		Ton		Cbfuß.
9 Wagen voll Kohlen, jeder zu 53 Cwt. machen	1	oder	21 1/5	oder	850
97 Quarter Weizen von 61 1/5 ℔ pr. Bushel	1	"	21 1/5	"	do.
88 do. Erbsen, Bohnen von 63 ℔ pr. Bushel	1	"	20	"	do.
8,333 Ton gepreßte Baumwolle von New-orleans	1	"	8,333	"	do.
9,166 Ton gepreßte Baumwolle bei Schiffen von größter Ladefähigkeit	1	"	9,166	"	do.
4,750 Tons Baumwolle von Charleston, ungepreßt	1	"	4,750	"	do.
7 Tons Baumwolle von Pernambuco	1	"	7	"	do.
17 Faß Taback	1	"	10	"	do.
20 Faß Zucker, zu 16 1/2 Cwt. durchschnittlich	1	"	16,500	"	do.
40 Tierces Caffee zu 7 Cwt.	1	"	14	"	do.
230 Sack Caffee	1	"	17,250	"	do.
17 Tuns Oel zu 252 Gallon	1	"	18,500	"	do.
17 Tuns Wein, Branntwein rc. = 4284 Gallon	1	"	20	"	do.
8 Tons Orangen	1	"	10	"	do.
110 Tierces Fleisch zu 3 Cwt.	1	"	16,500	"	do.
156 Barrel Speck zu 2 Cwt.	1	"	15,500	"	do.
16 Tons Soda rc. in Fässern	1	"	16	"	do.
21 do. do. lose verladen	1	"	21	"	do.
150 Carbois Vitriolöl	1	"	8	"	do.
40 Crates Glas, 18 Tafeln	1	"	4,500	"	do.
50 do. do. 15 do.	1	"	5	"	do.
60 do. do. 12 do.	1	"	5,500	"	do.
100 Groß Flaschen = 6 Gallon = 19 ℔ pr. Dutzend, lose verladen	1	"	10	"	do.
200 Groß 1/2 Flaschen	1	"	11,750	"	do.
80 Crates gläserne Flaschen, 10 1/3 Cbfuß.	1	"	10	"	do.
28 do. Steinzeug, kleines	1	"	10	"	do.

		Keel		Ton		Cbfuß.
22	Crates Steinzeug, mittlerer Größe..	1	oder	9	oder	850
16	do. do. größtes	1	"	7	"	"
7000	feuerfeste Steine, lose verladen.....	$3/4$	"	21	"	638
8000	gewöhnliche do. do........	$3/4$	"	21	"	do.
26	Chaldrons Schleifsteine do........	$1/2$	"	21	"	425
16	do. Cinders (imp. measure).	1	"	10	"	850
17	Tons Kartoffeln, lose verladen	1	"	7	"	do.
20	" Oelkuchen " "	1	"	20	"	do.
21	" Schiefer " "	1	"	21	"	567
300	Blöcke Blei (pigs.) "	1	"	22	"	283

Ferner sind folgende Notizen als das Ergebniß der Erfahrungen verschiedener Capitaine zu beachten:

1 Großtausend Pipenstäbe von Neworleans, 1200 St. aufgestapelt, 372 engl. Cubikfuß, deren Gewicht ca. 6 Tons; in der Regel sind sie aber feucht, und wiegen $6^1/_2$ bis $6^3/_4$ Tons.

Ohio und Virgini Taback, 20 Fß. = 930 Cubikfß. Raum.
Maryland .... " 20 " = 792 " do.
Amerik. Harz, 136 Barrels = 17 Tons = 850 Cubikfuß.

Frankreich; engl. france; franz. france; span. francia.

Rechnungsart. Francs à 100 Centimes, oder im täglichen Verkehr: Francs à 20 Sous à 5 Centimes.

Silberwerth. 1 Francs = 10,32 engl. Pence, $8^1/_2$ ß. Hamb. Banco, 46,8 Cents Niederl. 163,2 Reis in Portugal, $8^1/_{12}$ Sgr. in Preußen, 25 Kopeken in Rußland.

Maße: 100 Metres = 142,722 Amstr. Ellen, 144,021 Antwerp. Ellen, 149,939 Berl. Ellen, 172,892 Bremer Ellen, 109,374 engl. Yards, 328,124 engl. Fß., 318,619 rheinl. Fß., 328,124 ruff. Fuß.

Getreide rc.: 15 Hectoliter = 1 Schiffslast. 100 Hectoliter = 119,844 Amsterd. Sack, 135,009 Bremer Scheffel, 177,477 Cadixer Fanegas, 71,884 dänische Tonnen, 94,902 Hamb. Scheffel, 34,401 Londoner Quarter, 153,462 Rigaer Loof, 51,399 ruff. Tschetwert.

Getreide rc. im gewöhnlichen Verkehr nach Boisseaus, oder Scheffel;
125 Hectoliter = 1000 Boisseaus.

demnach: 1000 Boisseau = 168,733 Bremer Scheffel.
89,861 dänische Tonnen.
118,637 Hamb. Scheffel.
43,004 Londoner Quarter.
125,000 niederl. Sack.
64,253 ruff. Tschetwert.

Flüssigkeit. 100 Hectoliters = 100 niederl. Vat, 68,982 Bremer Ohm, 2200,967 engl. Gallonen, 46,006 Hamb. Oxhoft.

Gewicht: 100 Kilogrammes =

193,316 Alicanter große ℔	239,151 Rigaer ℔
289,946 dito kleine ℔	217,899 Rio de Janeiro ℔
213,903 Berliner ℔	244,462 russische ℔
200,564 Bremer ℔	236,106 schwed. Victual-℔
206,434 Hamb. ℔	293,989 „ Eisen-℔
217,845 Lissaboner ℔	217,344 spanische ℔
220,481 Londoner ℔	270,944 Turiner ℔
100,000 niederl. ℔	

Frei Schiff, frei Gut. Dieser Satz drückt das aus, was alle Seehandelsstaaten während eines Seekriegs für ihre Flaggen zur Geltung zu bringen suchen sollten, wonach also neutralen Schiffen der Transport von feindlichen Gütern, natürlich mit Ausnahme der Kriegscontrebande gestattet wäre.

Im Jahre 1854 schlossen die Vereinigten Staaten Amerikas mit Rußland einen Vertrag, worin als feststehende Grundsätze anerkannt wurden:

1) Neutrales Gut an Bord feindlicher Schiffe, im Fall der Wegnahme letzterer, dem Eigenthümer zurückzugeben. (Unfrei Schiff, frei Gut.)

2) Feindliches Eigenthum an Bord neutraler Schiffe soll durch die neutrale Flagge gegen Confiscation geschützt sein. (Frei Schiff, frei Gut.)

In beiden Fällen soll Kriegscontrebande ausgenommen sein. — Daneben wurde stipulirt, daß in dem damaligen Kriege Kaperbriefe nicht ausgegeben werden sollen. (Bremer Handelsblatt 154.)

Frei von Havarie; engl. free of average; s. Beschädigung.

Fünf Häfen; engl. cinque ports. Dover, Sandwich, Romney, Hastings, Hythe, fünf Häfen Englands, in Kent nnd Sussex, genießen nebst den Städten Rye und Winchelsea gewisse königliche Privilegien, wozu namentlich eine abgesonderte Gerichtsbarkeit gehört, unter dem Vorsitz des Lord Warden der Fünf Häfen, der auch das Recht hat, ein Admiralitätsgericht zusammen zu rufen.

Fustage; engl. barrels, casks; franz. futailles; span. vasijeria, piperia. Der kaufmännische Ausdruck für Gebinde oder Fässer.

Bei Annahme von Waaren, die in Fässern verpackt sind, hat der Schiffer darauf zu sehen, daß die Fustage in guter Beschaffenheit sei; findet sich das Gegentheil, so muß er den Ablader darauf aufmerksam machen, wird demungeachtet keine Ausbesserung beschafft, und kann er die auf solche Weise mangelhaft verpackten Güter ohne Gefahr für die übrige

Ladung mitnehmen, so muß er dafür sorgen, daß der vorgefundene Zustand im Connoissemente bemerkt werde, wenn er bei Ablieferung der Ladung gegen Anspruch auf Schadenersatz gesichert sein will. S. Fracht.

Galatz. Freihafen an der Donau. Auf der Barre ist, je nach der Jahreszeit und dem herrschenden Winde, 10 bis 14 Fuß Wasser. Dann bis nach Galatz hinauf im Fahrwasser nirgends weniger als 18 Fuß. — Ausgehende Schiffe finden an der Mündung Leichter zum Lichten. Ankergeld 30 Piaster für jedes Schiff. Wächterlohn für 5 Tage à 5 Piaster. Quarantaine währt von 7 bis 40 Tage, je nach dem Gesundheitszustande der Türkei. Doch pflegen die Schiffe unter Quarantaine zu laden.

1 Piaster = 20 Paras ist etwa 2 d Sterl. werth. 1853 war der Cours auf England 110 Piaster für 1 £.

1855 im Mai auf der Barre $9^1/_2$ Fuß.

Der walachische Getreide-Kilo ist ca. $12^1/_2$ preuß. Scheffel, oder $6^5/_6$ franz. Hectoliter, oder $2^1/_3$ Imperial-Quarters.

(Irrig ist die in manchen Büchern enthaltene Angabe von 4 $/_2$ franz. Hectoliter.)

Ein Schiff von gemessenen 145 Rockenlasten hat in Braila 645 Kilo Weizen geladen.

Gallon; engl. gallon. Ein englisches Maß, namentlich bei Flüssigkeiten. Bei Wein, Kornbranntwein, Thran und Oel rechnet man 252 Imperial-Gallons auf die Tonne (tun). 100 Gallons = 62,72 Bremer Viertel. 1 Gallon = 229 franz. Cubikzoll.

Galveston. Haupthafen in Texas. Auf der Barre ist 10 bis 13 Fuß Wasser. Ohne Lootsen die Barre zu passiren ist gefährlich. Im Hafen ist die Wassertiefe 18 bis 30 Fuß.

Lootsgeld: unter 8 Fuß $2^1/_2$ Doll. pr. Fuß, darüber 3 Doll. pr. Fuß und extra für 15 englische Meilen Abstand von der Küste 25 pCt. Erhöhung.

Münzen, Maße und Gewichte s. Newyork.

Gage; engl. wages; s. Kost und Monatsgeld.

Garantie; engl. warranty. Als Gewährleistung, Bürgschaft oder Garantie wird im englischen und amerikanischen Versicherungswesen jede positive Angabe angesehen, welche der Versicherte in die Police rücken läßt, sie möge von Einfluß auf die Würdigung des Risikos sein oder nicht. Ergiebt sich eine solche Angabe als falsch, so findet kein Schadenersatz statt, vorausgesetzt, daß der Schaden selbst in Beziehung mit jener Angabe stehet. So muß bei Versicherung von Gütern gegen alle Gefahr die Flagge des Schiffes richtig angegeben sein, wenn der Ver-

sicherer für Kriegsgefahr haften soll. Aber wo bei einer Versicherung — blos gegen Seegefahr — die Nationalität des Schiffes falsch angegeben war und dieses durch Strandung verloren ging, da wurde die Angabe nicht als eine Gewährleistung angesehen und der Schaden bezahlt. — Bei Versicherungen auf dem Continente kommt jener Ausdruck selten vor, obgleich die Sache auch hier beinahe dieselbe ist. Ueberall existiren entweder Landesgesetze oder doch Pläne der Versicherungsgesellschaften, worin bestimmte Anzeigen vorgeschrieben sind. Diese müssen richtig gemacht werden, wenn der Versicherungscontract gültig sein soll. Ebenfalls macht jede nicht ausdrücklich vorgeschriebene Angabe, welche sich im Fall von Schaden als falsch erweiset, den Vertrag ungültig, insofern der Irrthum von Einfluß auf die richtige Schätzung der vom Versicherer übernommenen Gefahr sein konnte. Caffee in Fässern versichert und in Säcken verladen ist ein gewaltiger Unterschied, und würde der Versicherer nur im Fall von Totalschaden oder für Havarie grosse in Anspruch kommen können; und Tuch in Wachstuchemballage versichert darf bei Anspruch auf Partikulairschaden nicht in Leinen verpackt sich vorfinden.

Hinsichtlich der Assecuranzprämie, welche in der Regel nicht gleich bei Unterzeichnung der Police bezahlt wird, ist zu bemerken, daß gewöhnlich von Seiten des Versicherers die Sicherstellung derselben im Voraus bedungen wird, für den Fall der Insolvenz des Versicherten.

Die Bedingungen der Bremer Versicherer enthalten darüber im §. 2 die Vorschrift, daß die bedungene Prämie nach Uebereinkunft, entweder gleich oder innerhalb dreier Monate, vom Tage des Abschlusses der Versicherung angerechnet, bezahlt werden muß, und daß im letztern Falle der Versicherer befugt ist ein Wechselaccept für den Betrag zu verlangen. Ferner muß bei eintretender Insolvenz des Versicherten sogleich Sicherheit für die Zahlung der Prämie geleistet werden, widrigenfalls der Versicherungsvertrag als gebrochen betrachtet wird. Für den Fall, daß die Versicherung, für welche die Prämie rückständig blieb, bereits abgelaufen ist, haften auch etwaige Ansprüche des zahlungsunfähigen Versicherten aus sonstigen Versicherungen für solche rückständige Schuld.

Garnirung; engl. dunnage; franz. fardage. S. Attest.

Gebrauch; engl. usage, custom; franz. us et coutumes. S. Usanz.

Gebühren; engl. fees; franz. honoraire; span. derechos, honorario. Die Vergütung für gewisse Bemühungen. Im Schifffahrtsverkehr sind folgende Gebühren immer zu Lasten des Schiffes, nämlich: für Luken- und Stauungs-Besichtigung, wenn das Schiff am rechten Löschplatze liegt.

In Havarie grosse werden vergütet:

Gebühren für Luken- und Stauungs-Besichtigung in einem Nothhafen; für Taxation aufgeopferter Gegenstände: für Taxation des Werths des Schiffes; für Aufmachung der Havarie grosse.

In Havarie particulaire werden aufgenommen:

Die Gebühren für Besichtigung beschädigter Schiffe oder Güter f. Extraunkosten); Gebühren für die Aufmachung des Particulairschadens.

Gefahr; engl. risk; franz. le risque; span. riesgo. Im Seeassekuranzwesen gilt die Regel, daß der Versicherer alle Gefahren übernimmt, welchen der versicherte Gegenstand auf der versicherten Reise ausgesetzt ist, insofern in der Police oder im Versicherungsplan keine Ausnahmen benannt worden sind. Was unter versicherter Reise zu verstehen, ist im Artikel: Anfang der Gefahr bereits angegeben. Die üblichen Ausnahmen betreffend, so beziehen sich diese theils auf die Befreiung von Partikulair-Havarien, oder auf die Befreiung von gewissen Procenten davon, theils auf die Befreiung von bestimmten Arten der Gefahr, z. B. Kriegsgefahr. Siehe Beschädigung; Clausel.

Die einzelnen Arten der den Versicherer treffenden Gefahr hier näher zu beleuchten, würde zu weit führen; es genügt, wenn man die Ausnahmen festhält. Als gesetzlich festgestellte Ausnahmen sind aufzuführen: Baratterie, (s. d. Art.) Fehler des Versicherten selbst, oder seines Commissionairs; wozu willkührliche Abweichung von der Reise (s. Abweichung), Mangel der nöthigen Schiffspapiere, Verletzung der Zollgesetze und der Neutralität gehört. Ferner befreit ist der Versicherer des Schiffes von allem Schaden an diesem, wenn erwiesen wird, daß bei Antritt der Reise das Schiff nicht in seetüchtigem Zustande gewesen ist. (S. Seetüchtigkeit.) Innerer Verderb des Schiffes, wozu auch Wurmfraß gehört, oder der Güter, ist ebenfalls nicht zu Lasten des Versicherers. (S. Verderb.)

Gemeinschaft von Schiff und Ladung; engl. community. Die wirkliche Gemeinschaft hört natürlich mit dem Ausladen der Güter auf; die nicht wirkliche, nur gedachte (ideelle) Gemeinschaft dauert jedoch länger fort, z. B. in Havarie grosse Fällen wird sie durch das Lossen der Ladung in einem Nothhafen nicht unterbrochen, wenn nach Beendigung der Reparatur die Ladung wieder eingenommen wird. Tritt im Nothhafen die Nothwendigkeit des Verkaufs, entweder des Schiffes oder der ganzen Ladung, ein, so dauert die ideelle Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung fort bis zur Condemnation des Schiffes, oder bis zur Ablieferung der Ladung. Die Folge einer solchen Fiction ist die Gemeinschaft der bis zu solchem Termine aufgelaufenen Unkosten, welche ihrer

Natur nach zur Havarie grosse gehören; als Kost- und Monatsgeld, Lagermiethe fur Ladung und Schiffsgeräth und dergl. mehr. Wenn also heutzutage von einer Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung die Rede ist, so hat das nichts weiter als das oben angegebene zu bedeuten, wenn man allenfalls die Bestimmung des holl. H.-G. Art. 466 ausnimmt, welche den Verfrachter eines Schiffes, wenn dieses ohne die versprochene Ladung, oder nur theilweise beladen abgeht, berechtigt, zwei Drittel solcher Unkosten, die bei einem vollbeladenen Schiffe als Havarie grosse würden zu tragen sein, über das nicht geladene zu fordern. — Diese Bestimmung scheint ein Ausfluß der früher von namhaften Schriftstellern gehegten irrigen Ansicht zu sein, daß die Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung unter allen Umständen bis zur Beendigung der Reise fortdauere, und daß deshalb z. B. für über Bord geworfene Güter auch noch zu einer nach dem Seewurf stattfindenden Havarie grosse beigetragen werden müsse.

Genua; engl. Genoa; franz. Gênes. Freihafen. Hafen- und Handelsstadt in Sardinien.

Gewicht wie Frankreich.

Rechnungsart: Lire nuove à 100 Centesimi.

Der Werth des Lire entspricht genau dem französischen Franken.

Getreidemaß: 100 Mine = 157,606 Bremer Scheffel, 116,737 französischen Hektoliter.

Oel: Barillo = 125,8 preußischen ℔.

Unkosten für fremde Schiffe:

Tonnengeld: 1 Lire pr. Ton.

Hafengeld: — „ 33⅓ C. pr. Ton.

do. 14 Tage nach Ankunft anfangend, 101 bis 200 Tons Lire 3. 60 C., 201 Tons und darüber Lire 4. 80 C.

Dockgeld:	101—120 Tons	Lire	26. 40
	121—150 „	„	30. —
	151—160 „	„	36. —
	181—200 „	„	45. 60
Größere Schiffe für jede Ton mehr		„	— 25
Meßbrief:	101—150 Tons	„	3. 50
	151—200 „	„	4. 67
	201—250 „	„	5. 84
	251 und darüber	„	7. 1
Abgabe für:			
Reparatur im Dock		„	72. —
Kielholen „ „		„	24. —

Kalfatern im Dock	Lire	12. —
Theeren " "	"	6. —
Gesundheitspaß: 1—100 Tons	"	4. 41
101 - 150 "	"	7. 75
401—500 "	"	19. 40
Jede 50 Tons mehr Lire 3. 33.		
Einklariren: mit Ladung 1—200 Tons 2. 92, in Ballast	"	— 50
201 und darüber 8. 33, " "	"	1. 67
Leuchtfeuergeld pr. Ton	"	— 5
Quarantainekosten: Wachtboot pr. Tag für 5—100 Tons	"	1. 60
101—200 "	"	1. 91
201 und darüber	"	2. 29
desgl. Wächter am Lande im Ganzen 5—100 T.	"	4. 16
101—200 "	"	6. 66
201 T. und darüber	"	10. —
Wächterlohn am Bord außer der Beköstigung pr. Tag	"	1. 66
Dem Gesundheitsbeamten, unter 100 Tons 2. 8, darüber	"	4. 16
Dem Caplan des Lazareths " " " 2. 50, "	"	5. —
Für Räuchern	"	2. 50
Lootsgeld: (Lootsenzwang existirt nicht.)		
" von 0,325 Meter bis 3,241 Meter	"	37. 50
" " 3,329 " " 3,898 " pr. 0,325	"	4. 50

Gewalt, höhere, s. force majeure, als die bekanntere Bezeichnung.

Gewinn, imaginärer, s. imaginärer Gewinn.

Gothenburg. Hafen- und Handelsstadt in Schweden.

Unkosten eines Schiffes von Stockholm, welches mit Havarie dort einlief:

Bestand der Ladung: 484 Schiffpfund Eisen, Werth R. 3996.

Lootsgeld, einkommend, wurde mit dem Hülflohn in einer Summe bezahlt.

Mäklerrechnung: Protest und Verklarung 10. 22, Lootsen- und Bakenabgabe 21. 34	B.-ℳ	32. 8
Revier-Ungelder 7. 9, Zollhaus 1. 12, Hafenmeister 20 ß	"	8. 41
Zollbewachung 3. 32, Anordnung der Besichtigung und Copialien 6. 30	"	10. 14
Beglaubigung der Dokumente 10. 12, Bodmereibrief 5. 18	"	15. 30
Ein- und Ausklariren 9. 16, kleine Unkosten 1. —	"	10. 16
Für Bemühung	"	50. —
	B.-ℳ	127. 13

Transport	B.-ℳ 127.	13
Löschen und Einnehmen der Ladung 105. 32, Lagermiethe 20. —	" 125.	32
Commission für Vorschuß 5 pCt.	" 12.	7
" " Bemühung, vom Werth der Ladung B.-ℳ 7744, 2 pCt.	" 154.	42
	B.-ℳ 419.	46

Grossbritannien.

Rechnungsart: Pfund Sterling à 20 Schilling à 12 Pfennig (Pence).

Silberwerth von 1 Schilling = 116,2 Centimes in Frankreich.
9 Schill. 11,2 Pf. in Hamb. Bco.
54,4 Cents Niederl.
189,4 Reis in Portugal.
9 Sgr. 4,7 Pf. in Preußen.
29 Kopeken in Rußland.

Maaße: 100 Yards = 132,928 Amsterd. Ellen,
137,087 Berliner "
158,073 Bremer "
145,660 dänische "
134,696 Embdener "
256,668 Florenzer "
91,428 französische Meter,
76,191 " Aunes,
159,566 Hamburger Ellen,
83,335 Lissaboner Vares,
155,668 Livorner Ellen,
128,503 russische Arschinen,
107,821 spanische Varas.

100 Fuß = 107,649 Amsterd. Fuß, 30,476 französische Meter,
97,103 Berliner " 93,819 Pariser Fuß,
105,382 Bremer " 97,103 rheinländische Fuß.
97,106 dänische " 100,000 russische Fuß.

Bei Getreide, Mehl und Salz:

1 Last von 2 Tons, 10 Quarters, 20 Combs, 40 Strikes, 80 Bushels, 320 Pecks, 640 Gallons, 1280 Bottles, 2560 Quarts, 5120 Pints.

10 Quarters = 29,068 Amsterdamer Mud, 52,889 Berliner Scheffel,
48,315 Bilbaoer Fanegas, 39,245 Bremer "
51,590 Cadixer " 82,454 Constantinopl. Kilos,
20,895 dänische Tonnen, 60,831 Embdener Verps,
29,068 franz. Hektoliter, 27,587 Hamburger Scheffel,

10 Quarters = 93,457 hannoversche Himten, 53,796 Lissaboner Fanegas,
119,314 Livorner Staja, 52,627 Neapolit. Tomoli,
29,068 niederländische Sack, 44,609 Rigaer Lof,
29,133 Rotterdamer Sack, 14,941 russische Tschetwert,
59,082 sardinische Starelli, 10,504 sicilianische Salmen,
50,864 spanische Fanegas, 39,234 Triester Stari,
47,271 Wiener Metzen.

Steinkohlen, Kalk &c. nach dem Chaldron à 36 Bushels, 144 Pecks, 288 Gallons.

Der Newcastler Chaldron ist ein Gewicht von 53 englischen Centnern.
8 Chaldron = 1 Keel; also 1 Keel = 47488 ℔ englisch.
1 Keel liefert in Bremen ca. 4 Last.
1 gehäufter Chaldron soll gleich sein 16,350 französ. Hektoliter, wogegen 1 Chaldron nach Cubikinhalt nur 13,080 franz. Hektoliter hält. Der gehäufte ist also 25 pCt. mehr.

Flüssigkeiten nach dem Gallon:

1 Gallon = 3,8162 Amsterd. Mingel, 3,9667 Berliner Quart.
1,4099 Bremer Stübchen, 4,5419 franz. Litre,
5,0185 Hamb. Quartier, 4,5419 niederl. Kannen.

Gewicht: 1 Tun à 20 Hundert (Weight) oder Centner, 80 Quarters, 2240 Pfund. 1 Pfd. = 16 Unzen.

100 ℔ englisch =

90,966 ℔ Bremer, 74,986 Canton. Catti, 80,349 Constantin. Rottel,
90,814 „ dänisch, 92,654 Domingon ℔, 91,292 Emdener ℔,
45,355 franz. Kilogr., 93,629 Hamburger „ 133,566 Livornoer ℔,
141,395 Neapol. Libra, 45,355 niederländ. „ 98,829 Rio Janeiro ℔,
110,876 russische ℔, 111,575 sardinische „ 107,087 schwed. Victual-℔,
142,780 sicilian. Litre, 78,444 Smyrn. Rottel, 133,339 „ Eisen-℔,
98,577 spanische ℔, 80,973 Wiener ℔.

Grund — auf den — gerathen; engl. to ground; franz. echouer; span. tocar. Dies kann sowohl im rechten Fahrwasser, bei zu tief beladenen Schiffen, als auch dann geschehen, wenn Schiffe das Fahrwasser verfehlen und auf Sandbänke oder sonstige Untiefen gerathen. Im ersten Fall muß der Schiffer auf seine Kosten für die Erleichterung des Schiffes sorgen, wenn nicht in der Charteparthie oder im Connoissement das Gegentheil ausdrücklich festgesetzt war. Wird dagegen das Schiff durch irgend welchen Zufall auf Untiefen getrieben, die außerhalb des rechten Fahrwassers liegen, so muß die Ladung in der Regel zu den Abbringungskosten beitragen. Ein solcher Beitrag wird auf zweierlei Weise ermittelt. War die Lage des Schiffes ohne drohende Gefahr,

und geschah das Lichten eben so sehr um die Beförderung der Ladung zu beschleunigen, so pflegen derartige Unkosten als kleine Havarie vertheilt zu werden, nämlich ⅔ auf die Ladung, ⅓ auf das Schiff; jene ⅔ werden, wo mehrere Ladungsempfänger sind, über den Frachtthaler vertheilt. — Oder es war unmittelbare Gefahr vorhanden, dann geschieht die Vertheilung als Havarie grosse.

Siehe Havarie; Stoßen; Strandungsfall.

Guidon de la Mer. Ein in Frankreich in der ersten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts im Druck erschienenes Handbuch für Assekuranz- und Seerecht, dessen Verfasser unbekannt geblieben. Namentlich in Frankreich genoß dies Buch großes Ansehen.

Hafenkosten; engl. Port-charges; span. derechos de puerto. Dazu gehören: Lootsgeld, Hafen-, Pfahl- und Ankergeld, Leuchtfeuergeld, Tonnen- und Bakengeld, Quarantainekosten, Leichterfracht.

Diese Unkosten sind in der Regel sämmtlich zu Lasten des Schiffes, und bei Annahme einer Fracht muß der Schiffer sich also genau nach der Höhe der Hafenkosten erkundigen. Gewöhnlich ist anzunehmen, daß an Plätzen, wo hohe Frachtsätze vorherrschen, dies eine Folge der hohen Hafenkosten ist.

In Bremen ist Leichterfracht zu Lasten des Empfängers oder des Abladers, wenn auch der Frachtcontrakt nichts darüber erwähnt.

Im Nothhafen verausgabte Hafenkosten gehören zur Havarie grosse.

Früher war es gebräuchlich, die Hafenkosten als kleine Havarie über Schiff und Ladung, zwei Drittel auf letztere, zu vertheilen; dies Verfahren mochte indessen wohl zu umständlich sein, weshalb es eingeführt ward, außer der bedungenen Fracht gewisse Procente derselben hinzuzufügen, als Entschädigung für obige Unkosten. (Kaplaken.)

Hamburg; engl. Hamburgh, Hambro; franz. Hambourg; span. Hamburgo. Hafen- und Handelsstadt an der Elbe.

Rechnungsart: Mark à 16 Schilling à 12 Pfennig Banco und Courant. 100 Mark Bco. = 124 Mark Crt., mehr oder weniger. Silberwerth von 1 Mk. Bco. = 19,32 engl. Pence, 187 franz. Centimes, 19,6 Schill. Hamb. Crt., 87,6 niederl. Cents, 15⅛ preußischen Silbergroschen, 46,9 russischen Kopeken, 7 span. Reales de Vellon.

Längenmaße: 100 Ellen = 81,777 Amsterdamer Ellen, 99,064 Bremer Ellen, 57,298 franz. Meter, 47,748 franz. Aunes, 62,669 Londoner Yards, 80,532 russische Arschinen.

Getreide: 1 Last Weizen oder Rocken à 3 Winspel, 30 Scheffel. 100 Scheffel = 126,280 Amsterd. Sack, 142,260 Bremer Scheffel,

75,745 dänischen Tonnen, 36,249 Londoner Quarter, 105,371 niederl. Sack, 54,159 Tschetwert (russ.)

Gewicht: 100 ℔ = 97,156 ℔ Bremer, 48,441 franz. Kilogrammes, 106,806 engl. ℔, 118,421 russ. ℔.

Schiffe bis zu 14 Fuß Tiefgang gelangen bis zur Stadt, bei Springfluthen auch wohl tiefer gehende, die sonst bei Stade bleiben.

Lootsgeld: Für jeden Fuß Hamburger Maß, im Sommer vom 1. März bis 1. September:

Schiffe von Norden kommend und Kohlenschiffe	Crt.-Mk.	2
desgl. in Ballast und über 4 Fuß tief gehend	"	2
desgl. mit Salz oder Getreide beladen	"	3
desgl. desgl. und außerdem 1/3 der Ladung aus Stückgut bestehend	"	4
desgl. mit Häringen	"	2
desgl. mit Wein, Oel, Essig, Thran, Eisen, Blei, Ballen oder Säcken beladen und alle Schiffe von entfernten Häfen kommend, beladen oder in Ballast	"	4
desgl. zwischen Holland, Friesland und Hamburg mit Stückgut fahrend	"	4

Für die Wintermonate 50 pCt. mehr.

Obiges Lootsgeld gilt für die Strecke von der Lootsgalliot bis zur Bösch. Von dort bis zur Stadt ist Lootsgeld im Ganzen 3 Mk.

Lastgeld und Zollhausabgabe:

Schiffe mit Ladung von folgenden Ländern, für jede Commerzlast:

Ostindien	Crt.-Mk.	3.	—
Westindien, Nord- und Südamerika	"	2.	8
Portugal, Spanien und Mittelhäfen	"	2.	—
Sonstige europäische Häfen	"	1.	8
Holland, Ostfriesland, Weser, Eider, Jütland	"	—	12
Schiffe unter 20 Cz.-Last ohne Unterschied	"	—	4
desgl. über 20 Cz.-Last mit Ballast ankommend und abgehend	"	—	8

desgl. mit Kohlen, Holz oder Torf ankommend und in Ballast abgehend: nichts.

desgl. mit Ballast ankommend und mit Ladung abgehend: halbes Lastgeld.

Zimmermannstaglohn 46 ß.

Handgeld; engl. advance (2 Monat Handgeld: 2 months advance). Die den Seeleuten vorschußweise gegebene Gage, gewöhnlich für einen oder zwei Monate, je nach der Entfernung des Reiseziels.

Nach der Bremer obrigkeitlichen Verordnung von 1852, die Musterrolle betreffend, muß das Handgeld zurückgegeben werden in folgenden Fällen:

Wenn der Seemann sich nicht innerhalb der nächsten 24 Stunden nach der ihm vorgeschriebenen Zeit zum Antritt seines Dienstes eingefunden hat, falls der Capitain ihn nicht noch freiwillig aufnimmt.

Jedenfalls ist es zurückzugeben, wenn alsdann das Schiff bereits abgesegelt ist.

Wenn der Seemann der Stellung, wofür er sich engagirt hat, nicht gewachsen ist und aus diesem Grunde vor Antritt der Reise entlassen wird.

Das Handgeld wird jedoch nicht zurückgegeben: wenn der Antritt der Reise (von der Weser aus) durch höhere Gewalt, namentlich durch Blockade verhindert und deshalb die Mannschaft entlassen wird.

Ferner wenn ein Seemann ohne eigenes Verschulden nach Antritt seines Dienstes und während seiner Dienstzeit, nach dem wirklichen Antritt der Reise, von Bord gebracht wird. (Geschieht dies vor dem Antritt der Reise, so muß er das Handgeld zurückgeben, erhält aber Gage bis zur Entlassung.

Hanseatisches Seerecht. Als der Bund der Hansestädte schon nahe daran war, sich aufzulösen und den immer mehr um sich greifenden Fürstenthümern des Reiches politisch untergeordnet zu werden, im Jahre 1591, erschien das Hanseatische Seerecht und ward revidirt im Jahre 1614. Es enthält sehr praktische, auch in die neuere Gesetzgebung übergegangene Vorschriften über Rhederei, Mannschaft, Stauung, Sorge für die Ladung, Havarie grosse, Frachtzahlung, Bodmerei, kurz über alles Wesentliche, was in der Schifffahrt vorkommt, und ist in den Hansestädten noch insofern gültig, als neuere Verordnungen nicht über ein oder das andere abweichende Bestimmungen getroffen haben.

Hauer, Häuer, engl. wages; s. Kost und Monatsgeld.

Havana; engl. the Havannah. Hafen-, Haupt- und Handelsstadt auf Cuba.

Rechnungsart: Piaster zu 8 Realen oder 100 Cents.

Wechselcours zu festgesetztem Pari, mit einigen Procenten Verlust oder Avanz, z. B. auf London 1 Piaster = 4½ s oder 444 Piaster = 100 £ mit 9 bis 10 pCt. Avanz m. o. w; also für 100 £ à 9 pCt. zu zahlen Piaster 483.96

Maß und Gewicht wie unter Spanien.

Schiffe vom größten Tiefgang können dicht an die Kaje legen.

Tonnengeld 1½ P. pr. Ton und 1 pCt. Aufgeld, Balanz genannt.

Hafenreinigung 1¼ Real pr. Ton, Kajegeld 10 Real für jede 100 Ton.

Ausfuhrzoll auf Silber 2¾ pCt.

Commission für Befrachtung 5 pCt., do. für Vorschuß 5 pCt.

Havarie; engl. average; franz. avarie; span. avaria.

Havarie grosse; engl. general average; franz. avarie grosse; span. avaria gruesa.

Havarie partikulaire; engl. particular average; franz. avarie particulière; span. avaria particular.

Havarie ordinaire; engl. petty average; franz. avarie ordinaire; span. avario ordinario.

In den meisten Lehrbüchern findet man am Anfang der Lehre von der Havarie eine philologische Abhandlung über die Abstammung dieses Worts, um dadurch der ursprünglichen Bedeutung desselben auf die Spur zu kommen. Da werden denn hauptsächlich drei verschiedene Ableitungen versucht: aus der griechischen Sprache von einem Wort, welches „Last“ bedeutet (βαρος — baros), oder eine romanische Ableitung, von averare, transportiren, und endlich eine germanische, von Habe, oder von Hafen; erstere, weil doch immer bei der Havarie Kaufmannsgut in Betracht komme, welches früher mitunter technisch mit „Habe“ bezeichnet sei, und letztere weil eine Havarie immer erst im Hafen (Haven) aufgestellt und berechnet werde. Für die germanische Ableitung dieses fremdklingenden Wortes werden dann manche andere in die romanischen Sprachen verpflanzte Wörter angeführt, deren Abstammung unstreitig germanisch sei, z. B. Ballast, Kaplaken, welches in lastro, cappa (lacca) verwandelt wurde, und solche technische Ausdrücke giebt es noch mehr; Buliene, Backbord, Boje, Bäting, Bugspriet, Stag, Pumpe u. s. w., die mit einiger Veränderung im Italienischen, Spanischen und Portugisischen angetroffen werden. — Nach dem jetzigen Sprachgebrauch bedeutet das Wort Havarie im Allgemeinen: Seeschaden. Das Schiff hat Havarie gemacht, heißt so viel als: es hat während der Reise Schaden erlitten; die Waare ist havarirt: es ist Seebeschädigung daran.

Havarie grosse entsteht durch eine freiwillige thätige Aufopferung eines Theils, um das Ganze, Ladung, Schiff und Fracht aus einer unmittelbaren Gefahr zu retten. Der Werth des aufgeopferten Theils und alle Ausgaben, welche nothwendiger Weise durch das gebrachte Opfer veranlaßt wurden, wird von dem geretteten Ganzen vergütet, und zwar nach Maßgabe des Werths eines jeden geretteten Theils.

Havarie partikulaire wird eine Beschädigung genannt, die Schiff oder Gut durch die Gewalt der Elemente während der Reise erleidet,

und die von dem betreffenden Theile allein getragen wird, nebst den Unkosten, die aus einer solchen Beschädigung hervorgehen.

Havarie ordinaire werden die gewöhnlichen Unkosten der Schifffahrt, Lootsgeld, Hafengeld, Leuchtfeuer- und Bakengeld, Schlepplohn, kurz alle diejenigen Ausgaben genannt, welche regelmäßig im Verfolg der unternommenen Reise vorkommen und welche jetzt in der Regel das Schiff allein zu tragen hat. In früheren Zeiten wurde die ordinaire oder kleine Havarie am Ende der Reise theilweise oder ganz den Ladungsempfängern zur Last gebracht; da jedoch ein solches Verfahren mit mancherlei Unzuträglichkeit verknüpft sein mußte, so ward bei der Festsetzung der Fracht zugleich ein bestimmter procentweise zu berechnender Aufschlag zur Fracht ausbedungen, aus welchem der Schiffer die kleine Havarie zu bezahlen hat; und es kommt jetzt noch in Connoissementen und Chartepartien hin und wieder vor, daß bestimmte Procente für „kleine Havarie und Kaplaken" festgesetzt werden; häufiger aber wird dieses in der auch in deutsche Chartepartien herübergenommenen Bezeichnung „Primage" zusammengefaßt.

In einzelnen Fällen, wo nämlich außergewöhnliche Unkosten im Interesse von Schiff und Ladung verwendet werden mußten, die aber ihrer Natur nach nicht zur Havarie grosse gehören, z. B. Aufeisungskosten zur Beförderung der Reise, Geschenke an Beamte für schnelle Expedition, Extra-Lootsgeld u. dergl. kommt es vor, daß solche Ausgaben durch den Schiffsmäkler oder den Correspondenten in der Weise vertheilt werden, daß 1/3 auf das Schiff und 2/3 auf die Ladung fällt. Der Antheil der Ladung wird dann nach Verhältniß der Fracht auf die verschiedenen Ladungsempfänger vertheilt, oder wie es genannt wird, nach dem Frachtthaler (au marc le franc im Französischen). Mitunter wird auch im Connoissement oder in der Chartepartie ausbedungen, daß gewisse Unkosten, die sonst zur kleinen Havarie gehören, allein von der Ladung getragen werden sollen; z. B. bei Reisen nach Tampico und ähnlichen Plätzen mit Barren der Leichterlohn, um die Barre passiren zu können.

Havarie ordinaire, sie möge nun auf obige Weise vertheilt sein oder nicht, ist jedoch niemals zu Lasten der Versicherer.

Von der Havarie grosse.

1) Die Lehre von der Havarie grosse ist ein für sich bestehendes Ganze; denn es handelt sich dabei um die Auseinandersetzung der Ansprüche, die entweder der Schiffer an die Ladungsinteressenten wegen

aufgeopferter Schiffstheile oder wegen verausgabter Unkosten hat, oder welche die Ladungsinteressenten an den Schiffer machen, wenn zur allgemeinen Rettung von der Ladung ein Theil über Bord geworfen wurde; und es kommt dabei gar nicht in Betracht, ob die Eigner von Schiff und Gut versichert haben oder nicht.

2) Ein Haupterforderniß bei der Havarie grosse ist der freiwillige, mit Ueberlegung gefaßte Entschluß und die thätige Ausführung desselben, einen Theil zur Rettung des Ganzen zu opfern (s. Aufopferung).

3) Die Gefahr, aus welcher das Ganze gerettet werden soll, muß aber eine unmittelbare, wenigstens eine drohende sein. Die bloße Furcht vor einer Gefahr kann keine Havarie grosse begründen, vielmehr mußte die Lage des Schiffes eine solche sein, daß der Untergang oder doch eine wesentliche Beschädigung desselben mit nicht geringeren Mitteln als den angewandten nach menschlichem Wissen hat vermieden werden können. So darf zum Beispiel ein Mast nicht eher gekappt werden, als bis der Sturm so stark geworden, daß das Umschlagen oder der Untergang des Schiffes zu besorgen ist; wenigstens würde der Schiffer sich einer großen Verantwortlichkeit aussetzen, wenn er das Kappen schon bei heraufziehendem Unwetter vornehmen ließe, aus Vorsicht, es könne doch nicht vermieden werden, und es sei daher besser, es mit Muße auszurichten. — Und Einlaufen, um dem Feinde zu entgehen, wird sich nur alsdann rechtfertigen lassen, wenn der Schiffer sichere Kunde von der Anwesenheit kreuzender Kriegsschiffe in den zu passirenden Gewässern erhalten hat.

4) Endlich ist es zur Feststellung einer Havarie grosse nothwendig, daß die beabsichtigte Rettung auch gelungen ist. Geht Schiff und Ladung nach dem gebrachten Opfer verloren, so trägt jeder seinen eignen Schaden.

5) Nach dem Inhalt der Verklarung ist es zu beurtheilen, ob überall ein Havarie-grosse-Fall vorliegt, ob nämlich die oben erwähnten Erfordernisse vorhanden sind. Deshalb ist es nothwendig, daß im Journal, welches die Grundlage der Verklarung bildet, alle Begebenheiten der Reise genau verzeichnet werden; in der Regel wird nämlich ein Auszug des Journals in die Verklarung aufgenommen und von der Mannschaft beschworen. War dann etwas Wesentliches im Journal vergessen, so ist das ein schlimmer Umstand, indem eine Nachverklarung nur dann völlige Beweiskraft hat, wenn sie sich auf das Journal stützen kann.

6) Im Allgemeinen kann man annehmen, daß als Havarie grosse gilt:

Abbringungskosten vom Strande; (s. diesen Art.)

An- oder Einlaufen in Nothhäfen und Aufenthalt daselbst.

Ein solches Anlaufen kann verschiedene Ursachen haben. Entweder war ein Schaden entstanden, der zur Havarie grosse gehört, und der jetzt ausgebessert werden muß, oder das Schiff war leck geworden, oder es war an der Takelage etwas gebrochen; oder endlich, es mußte vor Feinden fliehen, oder denselben ausweichen; welche von diesen Ursachen das Einlaufen veranlaßten, ist nach den meisten Gesetzen gleichgültig. — Ausnahmsweise ist das spanische H.-Gesetz sehr strenge in diesem Punkt; denn es zählt in Art. 935 zur Havarie partikulaire die Unkosten, welche das Schiff macht, um in einen Hafen zur Ausbesserung von Casko und Zubehör, oder zur Verproviantirung einzulaufen. Einlaufen in Nothhafen wegen Krankheit der Mannschaft oder wegen Mangel an Proviant, wenn dies die alleinigen Ursachen sind, giebt nirgends Anspruch auf Havarie grosse. Die Unkosten, die im Nothhafen hauptsächlich in Betracht kommen, sind Lootsgeld, Hafenkosten überhaupt, und Kost und Monatsgeld. Letzteres wird jedoch nicht überall in Havarie grosse vergütet. (S. d. Art. Kost und Monatsgeld.) Ferner: Lossen, Lagern und Laden der Güter; siehe weiter unten.

Assekuranz-Prämie für denjenigen Theil der Havariegelder, welcher in Havarie grosse fällt.

Berglohn, s. d. Art.

Bugsirlohn; desgl.

Bodmereiprämie für den in Havarie grosse fallenden Theil der Unkosten.

Beschädigung der Ladung beim Seewurf, wenn Güter während des Seewurfs aufs Deck gelegt werden mußten, um zu den schweren Waaren gelangen zu können, und dann naß wurden oder über Bord spülten. Beschädigung von Gütern oder Verlust derselben, wenn solche in Nothfällen in Lichter geladen wurden.

Extralootsgeld, s. d. Art.

Extra-Quarantainekosten, desgl.

Kappen oder Slippen von Ankertauen oder Ketten, desgl. von Masten oder Segeln, so wie irgend eines am gehörigen Ort befestigten Inventarstücks.

Bricht dagegen ein Mast, zerreißt ein Segel, bricht eine Ankerkette, und das Gebrochene oder Zerrissene muß demnächst weggekappt werden, so gehört ein solcher Verlust nicht zur Havarie grosse. Denn der Schiffer erfüllt nur seine Pflicht, wenn er sich von den hinderlichen Trümmern befreit. Auch läßt sich mit Grund behaupten, daß die über Bord hängenden Trümmern schon vor dem Kappen, eben weil sie nicht geborgen werden können, gar keinen Werth mehr haben.

Gleichwohl sind ausnahmsweise in Frankreich die Gesetze in diesem Punkt nicht sehr strenge, und lassen selbst gebrochene Masten oder Taue in Havarie grosse vergüten. (Cod. com. 400: Les cables ou mâts rompus ou coupés.)

Für wieder aufgefischte Anker ꝛc., die durch Kappen oder Slippen verloren gegangen waren, wird der Bergelohn in Havarie grosse vergütet.

Lossen und Lagern, so wie Ladekosten der in einem Nothhafen gelößten Ladung, wenn das Lossen der Reparatur des Schiffes wegen nothwendig war. — Dabei ist aber zu bemerken, daß es hier manche Ausnahmen von der Regel giebt. In England wird die Lagermiethe der Ladung allein, und die Ladekosten werden der Fracht allein zur Last gebracht; man folgert nämlich so: macht die Reparatur des Schiffes das Lossen nöthig, so läßt sich annehmen, daß der Schaden desselben nicht zur Havarie gehört; und dann ist schon das Lossen keine nothwendige Folge des gebrachten Opfers, sondern etwas Zufälliges; aber aus Billigkeitsgründen empfiehlt es sich, daß zu den Unkosten, die Ladung ans Land zu schaffen, das Schiff seinen Theil beitrage. Ist aber die Ladung am Lande, so mag sie ihre eigenen Unkosten tragen, wie ja auch das Schiff die Helgenmiethe oder Trockendockskosten allein tragen muß. Und da die Fracht nicht anders verdient werden kann, als wenn die Ladung wieder an Bord kommt, so muß die Fracht, wie man in England weiter räsonnirt, die Ladekosten allein tragen.

Anderwärts, in Spanien, Frankreich und Belgien kommen die obigen Kosten nur dann in Havarie grosse, wenn die Entladung nothwendig war, um das Schiff in einen Nothhafen zu bringen; oder bei freiwilliger Strandung, dasselbe flott zu machen.

Dabei versteht es sich, daß solche Unkosten, die zur Conservirung der in Packhäusern gelößten Güter angewendet werden, z. B. Umstechen von Getreide, Verküpern von Weinfässern ꝛc., diesen Gütern allein zur Last fallen und den Versicherern derselben, insofern sie überall für Beschädigung aufkommen, und nicht etwa frei von Beschädigung gezeichnet haben, oder frei von Beschädigung außer im Strandungfalle, und alsdann kein solcher vorliegt.

Ranzionirung oder Loskauf von Schiff und Ladung von Seeräubern oder Feinden. Nach dem holländischen Gesetz soll dasjenige, was Feinden oder Seeräubern für Befreiung oder zum Loskaufen von Schiff und Ladung gegeben ist, als Havarie grosse gelten; und in zweifelhaften Fällen soll es stets so angesehen werden, als habe der Loskauf zum Besten von Schiff und Ladung stattgefunden.

Ein dem Feinde gegebenes Versprechen, die im Vergleich festgesetzte Summe zu bezahlen, muß nach völkerrechtlichen Grundsätzen gehalten werden, und die unter anderen Umständen wohl geltende Einrede, man sei durch Gewalt dazu vermocht worden, ist hier nicht statthaft. Nur muß der Angriff ein völkerrechtlich begründeter sein, also nach erfolgter Kriegserklärung stattgefunden haben. — Doch pflegt der Feind in solchen Fällen, wo er sich einstweilen mit Versprechen begnügen muß, als Bürgschaft Geißeln vom genommenen Schiffe zu verlangen, zu deren Auslösung, Verpflegung und Zurückbeförderung alsdann Schiff und Ladung verpflichtet sind, ja nach preußischem Rechte sogar die Eigner von beiden auch dann noch, wenn nach der Abgabe der Geißeln das Ganze verunglückt (Landrecht 1833). In diesem Falle wird also die Regel, daß Rheder und Ladungsinteressent nur so weit haften, als Schiff und Ladung reicht, aufgehoben, und sie müssen auch noch mit dem Vermögen am Lande eintreten. Vergl. Kaltenborn II. 110.

Reklamekosten bei Aufbringung von Schiff und Ladung, wobei natürlich vorausgesetzt wird, daß beide unfrei und durch den Schiffer reklamirt sind. Dazu gehört auch das Kost- und Monatsgeld der Schiffsmannschaft, vornehmlich in solchen Ländern, wo es überhaupt in Havarie grosse aufgenommen wird. Das holländische Gesetz bestimmt dies Art. 699 Nr. 13 für den Fall, daß Schiff und Ladung freigegeben worden, ausdrücklich; in Frankreich und Spanien wird es nach den Gesetzen nur bei monatsweise befrachteten Schiffen aufgenommen, in der Praxis wird aber mitunter einige Vergütung gemacht. — Ueberhaupt beruht der ganze Anspruch mehr auf Billigkeit als auf Recht; denn die Aufbringung ist etwas Zufälliges, und der Reklameversuch ist Pflicht des Schiffers, also von einer Aufopferung kann, streng genommen, keine Rede sein. Und insbesondere läßt sich die Vergütung von Kost- und Monatsgeld in keinem Falle rechtlich begründen, abgesehen von gesetzlichen Vorschriften: denn zur Beibehaltung der Mannschaft ist der Schiffer schon durch den in der Musterrolle mit der Mannschaft abgeschlossenen Contract als verpflichtet zu erachten; wenn er sie also behält, opfert er gar nichts, sondern er fügt sich nur der Nothwendigkeit. Sodann auch ist es Pflicht des Schiffers, das Schiff während der ganzen Reise in seetüchtigem Zustande zu halten, wozu auch genügende Mannschaft gehört.

Seewurf; siehe diesen Artikel.

Verlust an Gütern, welche im Nothhafen zur Bezahlung der in Havarie grosse kommenden Unkosten verkauft werden mußten. — Der Schiffer erhält für solche Güter bei Beendigung der Reise mit der

übrigen Ladung seine volle Fracht, und er muß also zur Havarie grosse für die ganze Fracht, unter gehöriger Kürzung für Gage ꝛc., seinen Beitrag leisten. Der Verlust wird ermittelt durch Vergleichung des Verkaufsertrages nach Abzug von Unkosten und Fracht mit dem Marktpreise am Bestimmungsplatze.

Verpflegung und Heilung der bei Vertheidigung des Schiffes gegen Feinde Verwundeten, obgleich dies schon im Princip nicht richtig ist. Denn war das Schiff bewaffnet, so that das Schiffsvolk nur seine Schuldigkeit, die Nehmung zu verhindern; auch hatte der Rheder sich für die Armirung des Schiffes gewiß eine höhere Fracht ausbedungen, und etwaige Unkosten, welche zunächst doch des Frachtverdienstes wegen entstanden, mußte er aus der Fracht bestreiten. Doch ist die Vergütung der obigen Unkosten durch Gesetze in vielen Ländern festgestellt, namentlich in Schweden, Hamburg, Preußen, Holland, Frankreich, Portugal. In England gehört dies nicht zur Havarie grosse. — Der Schaden, den das Schiff selbst bei der Vertheidigung erleidet, wird ausnahmsweise nur in Schweden, Hamburg und Preußen vergütet; in letzterem Lande auch die verbrauchte Ammunition.

7) Einige vereinzelt hin und wieder vorkommende Ausnahmefälle von Vergütungen in Havarie grosse sind folgende:

Ansegelung, insofern es eine zufällige ist. In Hamburg, Altona und Schweden werden bei einer zufälligen Ansegelung die Schäden beider Schiffe nach Abzug von ⅓ zusammengeworfen, und dann halbirt. Jede Hälfte wird dann als Havarie grosse über Ladung, Schiff und Fracht vertheilt. Nämlich nach einer Hamburger Dispache wie folgt: Eine Brig und ein Dampfschiff stoßen zusammen. Der Schaden der Brig wird taxirt auf Ct.-Mk. 1525, ab ⅓:

	Ct.-Mk. 1016. 11	
Taxationsgebühren u. Jöllenführer	„ 12. 8	
		Ct.-Mk. 1029. 3
davon die Hälfte		Ct.-Mk. 514. 9. 6
Protest gegen den Capitain des Dampfschiffs		„ 13. 4.—
Versuch zur gütlichen Beilegung, Hälfte der Advokaturkosten		„ 30.—.—
Taxation des Schiffes, Verklarungskosten ꝛc., Schiffsmakler		„ 69. 8.—
		Ct.-Mk. 627. 5. 6



Transport Ct.-Mk. 627. 5. 6

Schaden des Dampfschiffes Crt.-Mk. 150,
ab 1/3 .... Ct.-Mk. 100
Taxation .... " 12
Ct.-Mk. 112 : 1/2 = 56.—.—

Ct.-Mk. 683. 5. 6

à 124 1/2 Bco.-Mk. 550.—.—
Aufmachungsgebühren 290. 2, kleine Unkosten... " 296. 3.—
Bco.-Mk. 846. 3.—

Davon auf Ladung	Bco.-Mk.	72,275,	14 ß p. Ct.	Bco.-Mk. 632. 6. 6
" " Schiff	"	15,460,	desgl.	" 135. 4.—
" " Fracht	"	8,975,	desgl.	" 78. 8. 6
	Bco.-Mk.	96,710		Bco.-Mk. 846. 3.—

Daß zufällige Ansegelung eigentlich gar nicht zur Havarie grosse gehört, braucht wohl nicht erst bewiesen zu werden; auch scheinen frühere Gesetzgeber wohl nur von Billigkeitsrücksichten geleitet worden zu sein, damit ein solcher Schaden nicht zu schwer auf das Schiff falle. Jetzt, wo die Regel ist, daß Schiffe gegen alle Gefahr versichert werden, fallen solche Rücksichten in sehr vielen Fällen weg; und es wäre zu wünschen, daß im Wege der Gesetzgebung eine Vertheilungsweise abgestellt würde, die oft von gar keinem Nutzen ist. So z. B. im vorliegenden Beispiele. Die Brig hat einen Schaden erlitten von Brutto Ct.-Mk. 1525; erhält Vergütung von der Ladung.................. Bco.-Mk. 632. 6. 6
muß aber davon bestreiten:

Dispachirungskosten.............. Bco.-Mk. 296. 3
Hälfte des Schadens an dem Dampfschiff .... Ct.-Mk. 56.—
Dem Makler 50, Verklarung und Taxation 39. 8.... " 89. 8
Advokaten-Honorar 30, Notar 13. 4............ " 43. 4
Taxation des Schadens .. " 12. 8
Ct.-Mk. 201. 4 = " 160.—
" 456. 3.—

bekommt also .... Bco.-Mk. 176. 3. 3

oder Ct.-Mk. 220.—.—

Nun kommt noch dazu der Umstand, daß die Havarie grosse weniger als 1 pCt. beträgt; ist also die Brig anderswo als in England versichert, so bleibt der Beitrag für Schiff und Fracht zu Lasten des Rheders. Und auch der Partikularschaden oder die übrig bleibende Hälfte desselben, Ct.-Mk. 514. 9. 6 oder Bco.-Mk. 413. 5, welcher nur circa $2^1/_3$ pCt. vom Werth des Schiffes im beschädigten Zustande beträgt, wird nicht vergütet werden, indem solcher in der Regel 3 pCt. von der Versicherungstaxe des Schiffes, die doch höher sein wird, betragen muß.

Prangen. In Preußen und Hamburg wird Schaden am Schiffe und an der Takelage, welcher durch Prangen (schweres Segeln), um vom Strande frei zu bleiben oder um dem Feinde zu entfliehen, entsteht, in Havarie grosse vergütet. — Auch in anderen continentalen Staaten mag hin und wieder Schaden durch Prangen in Havarie grosse aufgenommen werden, gesetzlich vorgeschrieben ist es jedoch nur in Preußen; usanzmäßig in Hamburg. — Früher galt in Frankreich die Bestimmung, daß übermäßiges Anstrengen der Bemastung bei Sturm oder Feindesgefahr Havarie grosse sei; und die Vorschrift des code de com. 400. 3, zufolge welcher die Taue oder Masten, welche zum gemeinschaftlichen Besten gekappt werden oder brechen, scheint allerdings aus der „Ordonnanz der Marine" herübergenommen zu sein; doch werden wenigstens Segel, die beim Prangen wegfliegen, nicht vergütet, weil nach richterlichem Ausspruch „dergleichen Maßregeln zu den gewöhnlichen Anstrengungen gehören, wozu sich der Rheder contraktlich verpflichtet hat." — (Beneke-Nolte II. 616). In Bremen ist Prangen in den Bedingungen der Assekuranz-Compagnien von 1854 in §. 10 ausdrücklich ausgeschlossen; in den Bedingungen von 1836 mit der Begründung, „weil der Schiffer nur seine Pflicht erfüllt, wenn er alle Segeln gebraucht, um dem Strande auszuweichen." — Dies ist ganz richtig, und schwer zu begreifen wäre es, wie es bis auf unsere Zeit möglich war, daß sich augenscheinliche Verkehrtheiten so lange erhalten konnten, wenn sich nicht eben Gesetze und Rechte, nach dem Ausspruche des Dichters, wie eine ewige Krankheit forterbten. — Wenn der Schiffer, um dem Strande auszuweichen und einem Feinde zu entrinnen, mehr Segeln beisetzt, als das Schiff nach vernünftigem Ermessen tragen kann, und es entsteht daraus ein Schaden, so kann dieser um so weniger als freiwilliges Opfer gelten, da dasselbe nicht beabsichtigt wurde, indem ja gerade das Brechen der Masten und Stangen und das Zerreißen der Segel die Bemühung zur Vermeidung der Gefahr vereiteln und diese vielmehr herbeiführen würde. Dies Brechen und Zerreißen ist also nur ein zufälliges, die Absicht des Schiffers störendes Ereigniß, wodurch kein

Anspruch auf Vergütung in Havarie grosse entstehen kann, eben weil nicht wie beim Seewurf und dem Kappen ein bestimmter Schaden als Aufopferung vorliegt.

Stranden, freiwilliges. — Schaden am Schiffe, der dadurch entstehet, daß ein Schiff, zur Vermeidung des gänzlichen Untergangs, absichtlich auf den Strand gesetzt wird, begründet nach den Gesetzen einiger Länder einen Anspruch auf Havarie grosse.

Das preußische Landrecht bestimmt dies im §. 1820; setzt aber im §. 1821 hinzu: „erhellet aus den Umständen klar, daß die Strandung bloß in der Absicht geschehen ist, um das Leben oder die Freiheit der Equipage zu retten; so wird der entstandene Schaden selbst alsdann, wenn die ganze Ladung gerettet worden, nur für partikulaire Havarie geachtet."

Ferner gehört absichtliches Stranden zur Havarie grosse: in Holland nach H.-G. 699, Nr. 15; in Nordamerika (nach Phillips II. 98) doch wohl nicht ohne Ausnahme. Fast alle Autoritäten unter den Schriftstellern, welche diese Materie beleuchten, sprechen sich für die Zulässigkeit der Aufnahme eines Schadens durch freiwilliges Stranden aus. So z. B. Casaregis; Emérigon: weil der Zweck des Strandens die Sicherheit des Ganzen war; Abbott (Lord Tenterden); Kanzler Kent (in den Vereinigten Staaten): weil der Schiffer etwas unternimmt, das für Schiff und Ladung gefährlich ist, um einer größeren Gefahr zu entgehen; — geht aber das Schiff verloren, so findet keine Contribution statt. — Benecke: weil alles zur Havarie grosse Erforderliche vorhanden sei: drohende Gefahr, freiwilliger Entschluß und ein Opfer; hat aber doch Zweifel hinsichtlich der unbedingten Freiwilligkeit. — Stevens ist dagegen, weil nicht die allgemeine Sicherheit der ganzen Unternehmung, sondern nur die Sicherheit der Ladung durch Vernichtung des Schiffes erkauft werden solle. — Die Bremer Bedingungen von 1854 schließen den durch absichtliches Stranden entstandenen Schaden von der Vergütung in Havarie grosse aus; die Bedingungen von 1836 motivirten diese Ausschließung (im §. 21) durch wenige Worte, etwa so: der Schiffer erfülle nur seine Pflicht, wenn er das Schiff auf den Strand setze um nicht zu sinken.

Prüft man Alles, was für die Aufnahme in Havarie grosse gesagt worden ist, genau, so findet sich kein irgend haltbarer Grund. In die wenigen Gesetzbücher scheinen die citirten Vorschriften aus früheren ähnlichen Bestimmungen, mit einiger Veränderung herübergenommen zu sein; es ist nämlich einiger Grund für die Vermuthung, daß man Schaden am Schiffe, und Schaden durch Abbringen desselben vermengt hat. Das strengere spanische H.-G., das doch in manchen Theilen mit den übrigen neueren Gesetzbüchern eines Ursprungs ist,

nennt bei Aufzählung der in Havarie grosse kommenden Schäden nur die Kosten, um ein auf den Strand gesetztes Schiff wieder flott zu machen. — Auch das französische H.-G. spricht nur von Kosten des Flottmachens; von absichtlich zugefügten Schäden aber nur im Allgemeinen, ohne Bezugnahme auf Schaden am Schiffe, der durch die Strandung entstanden ist.

Es ist dabei auch noch zu erwähnen, worauf wie oben gesagt, das preußische Recht Rücksicht nimmt, daß gewiß in allen Fällen von absichtlicher Strandung das Hauptmotiv die Rettung des Lebens ist. In solchen Augenblicken der höchsten Gefahr wird der Schiffer nicht viel an die Ladung denken; und wäre es die werthvollste, im Vergleich zu Menschenleben ist sie doch immer nur von untergeordneter Bedeutung. Und die ganze Freiwilligkeit des gebrachten Opfers schwindet immer zu einem kleinen Reste zusammen, der darin besteht, daß der mindest gefährlichste Theil des doch nicht zu vermeidenden Strandes ausgesucht wird. (Vergl. d. Art. Aufopferung.)

Verlust von Gütern, welche im Nothhafen gelosset worden waren, durch Feuersbrunst, Diebstahl u. s. w.

Obgleich dies ein zufälliger Schaden ist, so kommt die Vergütung desselben in Havarie grosse, wenn sie auch durch Gesetze nirgends begründet wird, dennoch mitunter vor. Billigkeitsrücksichten mochten dabei vielleicht maßgebend sein, oder auch gewisse gesetzliche Vorschriften über Vergütung von Waaren, die in Nothfällen in Leichter gelosset waren und auf dem Wege zum Lande verloren gingen, falsch angewendet worden sein; denn es ist doch keine Analogie zwischen Gütern, die bereits in Packhäusern lagerten, also schon in Sicherheit waren, und solchen, die während des Transports dahin verunglückten. Den Schaden durch Feuer insbesondere betreffend, versucht man die Vergütung in Havarie grosse durch die Aufnahme der Assekuranz-Prämie zu begründen; übersicht aber dabei, daß dies nur eine geringfügige Nebenausgabe und unter gegenwärtigen Verhältnissen gleichsam eine nothwendige Folge des Lossens ist. Und ist eine Ladung gegen Feuer versichert und verbrennt sie, so wird alsdann doch die Vergütung derselben in Havarie grosse gewiß nicht verlangt werden können. Unter den neueren Schriftstellern sind es namentlich Pöhls, Benecke und Phillips, die sich gegen die Aufnahme solcher Verluste in Havarie grosse erklären. —

8) Die Gesetzbücher beschränken sich darauf, von vorstehend aufgeführten Fällen ein größeres oder geringeres Verzeichniß zu geben; und am Schlusse fügen einige hinzu: daß außerdem alle absichtlich zum allgemeinen Besten verwendeten Unkosten als Havarie grosse gelten sollen.

Das holländische H.-G. 699, Nr. 23 hat über diesen Punkt folgende Fassung: „Im Allgemeinen aller Schaden, der aus Noth, vorsätzlich verursacht und als unmittelbare Folge davon, erlitten ist, und die Kosten, welche unter gleichen Umständen, nach vorhergegangener erforderlicher Berathung, zur Erhaltung und zum allgemeinen Besten von Schiff und Ladung verwendet sind.“ — Andere führen zuerst die allgemeine Regel, und dann als Beispiel einige Fälle an, z. B. das spanische H.-G. Art 936: „Im Allgemeinen werden als Havarie grosse erachtet, alle Schäden und Kosten welche freiwillig verursacht wurden um das Schiff, die Ladung oder Theile davon aus einer erkannten und wirklichen Gefahr zu retten.“

9) Die Berechnung der zur Havarie grosse gehörenden Schäden und Kosten geschieht wie folgt:

Aufgeopferte Theile der Ladung werden zu dem Werthe, wozu dieselben ersetzt werden können, also nach dem Marktpreise am Bestimmungsplatze, von welchem die gewöhnlichen Landungskosten gekürzt werden, in Havarie grosse vergütet (s. Seewurf). In Hamburg nach dem Fakturawerth. Aufgeopferte Schiffstheile zum Ersatzwerthe, entweder nach Taxation oder nach der Rechnung über die Anschaffung, und zwar in der Regel unter Kürzung von ein Drittel für den Unterschied zwischen alt und neu; Ausnahmen finden hier und dort statt, namentlich bei

Ankern; dieselben werden zum Vollen vergütet.

Ankerketten; Abzug $^1/_6$ (in Bremen, Hamburg); 15 pCt. in Frankreich;

Segel; zum Vollen, wenn solche auf der betreffenden Reise neu angeschlagen waren;

Taue, desgl.

Vom Beitrage zur Havarie grosse (Contribution).

10) Haben die gemachten Aufopferungen Erfolg gehabt, und ist die Rettung gelungen, so scheint es am natürlichsten, daß alles Gerettete nach Verhältniß seines Werthes zur Ersetzung jener Opfer beitrage. Da aber die Ausmittelung dieses beitragenden Werthes nicht immer und nicht von allen Theilen mit völliger Genauigkeit geschehen kann, und da doch auch über die Frage, welcher Werth denn gelten solle, derjenige, den der betreffende Gegenstand im Augenblicke des gebrachten Opfers, oder den er nach vollendeter Reise hatte, so ist in allen Ländern entweder gesetzlich oder usanzmäßig ein festes Maß für die Berechnungsweise gegeben, wie weiter unten nachzusehen ist. Dem Prinzip nach sollte zur Havarie grosse beitragen in allen solchen Fällen, wo die Reise beendigt wird:

Die Ladung für den Marktpreis am Bestimmungsplatze, unter Kürzung der Fracht, der Landungs- und der Aufbringungskosten, sowie des Zolls.

Das Schiff für den Werth, den es bei Ankunft am Bestimmungsplatze hat, mit Zuziehung derjenigen Summe, die für aufgeopferte Schiffstheile in Havarie grosse vergütet wird.

Die Fracht nach Abzug desjenigen, was für Gage von der letzten Reise und für Hafenunkosten entrichtet werden muß.

Die Gesetze der meisten Länder weichen mehr oder weniger von diesem Prinzip ab.

11) Darüber, daß Ladung, Schiff und Fracht zur Havarie grosse beitragen müssen, herrscht eine beinahe völlige Uebereinstimmung in den Gesetzen und Gebräuchen. Nur in Schweden ist nach Kaltenborn II. 175 gesetzlich nichts darüber bestimmt, daß die Fracht einen Beitrag zu leisten habe. Ob dies eine absichtliche Lücke in der Gesetzgebung ist, oder ob man die Fracht als zum Schiffe gehörig angesehen hat, und ob nicht vielleicht die Praxis in Schweden mit der anderer Länder übereinstimmt, darüber ist in den Lehrbüchern nichts zu finden, und eine schwedische Dispache liegt mir nicht vor. Auch nach Pöhls 766 sind in Schweden Frachtgelder vom Beitrage frei.

12) Die Ladung trägt für den Werth bei, den sie am Bestimmungsplatze hat; Fracht, Zoll und Landungskosten werden jedoch vorab gekürzt.

Ausnahmen sind:

Preußen; die Fracht wird vom Werth der Ladung nicht abgezogen, und irrigerweise muß sie mithin zweimal contribuiren, einmal leistet der Schiffer den Beitrag dafür, und einmal der Ladungsempfänger. Da ein solches Verfahren eines vernünftigen Grundes durchaus entbehrt, so ist zu vermuthen, daß bei Redaktion des betreffenden Gesetzartikels ein Uebersehen stattgefunden hat. Denn im §. 1884 wird festgesetzt, daß die Bestimmung des Werths der geretteten Waaren nach Vorschrift der §§. 1861 — 1866, welche von der Vergütung des Seewurfs handeln, geschehen soll. Beim Seewurf ist aber die volle Vergütung in Havarie grosse, ohne Abzug der Fracht, ganz richtig, denn diese muß dem Schiffer bezahlt werden, wogegen er zur Havarie grosse auch nach Maßgabe der vollen Fracht beitragen muß; und der §. 1863, der ausdrücklich bestimmt, daß die Fracht, wenn sie dem Schiffer bezahlt werden muß, nicht in Abzug kommen soll, könnte richtig verstanden auf die Berechnung des beitragenden Werthes nicht angewendet werden, wenn, wie gesagt, das Gesetz diese Anwendung nicht vorschriebe.

Bremen; Hamburg; Vereinigte Staaten von Amerika. Hier wird der beitragende Werth der Ladung nach den Facturen berechnet. Es gilt dann der Einkaufspreis mit allen Unkosten bis an Bord, jedoch ohne Assekuranzprämie. Letztere kommt wohl deshalb nicht in Betracht, weil die Versicherung der Waare etwas Zufälliges ist, wenigstens lässet es sich denken, daß von mehreren Ladungsinteressenten der eine oder der andere nicht versichern ließ; sollte nun der Versicherte für einen höhern Werth beitragen als die übrigen, so würde sich dies nicht rechtfertigen lassen. — Die Annahme des Facturawerths, wenn auch dem Prinzip nach nicht unbedingt richtig, hat doch die größere Leichtigkeit der Ausmittelung des Werths für sich. Die Aufmachung der Havarie grosse kann schon während der Entladung des Schiffes angefangen und kurz nach dieser beendigt werden, so daß also der Schiffer in der Regel vor Antritt einer neuen Reise die Angelegenheiten der alten abwickeln kann.

Dänemark und Schweden; wenn die Havarie grosse auf der ersten Hälfte der Reise sich ereignet, trägt die Ladung für den Einkaufswerth bei; entstand aber die Havarie grosse nach Zurücklegung der ersten Hälfte der Reise, so gilt der Werth am Bestimmungsplatze.

13) Die im vorhergehenden Abschnitt dargelegte Berechnungsweise des Werths der Ladung setzt jedoch die Beendigung der Reise am Bestimmungsplatze voraus. Trennt sich Schiff und Ladung in einem Nothhafen, so muß selbstverständlich eine andere Grundlage für die Ausmittelung des beitragenden Werths der Ladung gegeben werden. — Das holländische H.-G. enthält darüber im §. 728 folgende Vorschriften: „Wenn die Berechnung und die Vertheilung (der Havarie grosse) an dem Orte angefertigt werden muß, von wo die Schiffe aus diesem Lande abgegangen sind, oder hätten abgehen müssen, so wird der Beitrag der verladenen Güter nach dem Werthe bestimmt, den sie zur Zeit der Abladung gehabt haben, mit den Kosten bis an Bord, ohne Hinzufügung der Assekuranzprämie; und im Fall die Güter beschädigt sind, nach ihrem wirklichen Werthe."

„Ist außerhalb Landes die Reise gänzlich eingestellt, oder sind die Güter verkauft worden, und hat die Havarie an dem Orte nicht aufgemacht werden können: alsdann wird der Preis, den die Güter unterwegs werth gewesen, oder am Verkaufsorte rein ertragen haben, als das Beitrag leistende Capital angenommen."

14) Wird überhaupt nur der Grundsatz festgehalten, daß für keinen höhern als den geretteten Werth beigetragen werden darf, so erhellet auch die Richtigkeit der ziemlich allgemeinen Praxis, solche Kosten,

welche aus der Havarierechnung der Ladung separat zur Last fallen, vom beitragenden Werthe zu kürzen.

15) Liegt bei Aufmachung der Havarie grosse ein Partikulairschaden der Ladung vor, und läßt sich dessen Größe in Zahlen ausdrücken, so ist auch darauf bei Berechnung des beitragenden Werths Rücksicht zu nehmen. Manche Gesetze haben daran gedacht, eine desfallsige Vorschrift zu geben. Ausdrücklich sagt das holländische H.-G. §. 728: „Die .... Güter werden geschätzt nach ihrem Werthe am Loßplatze, unter Abzug der Fracht .... desgleichen der besonderen Havarie, die während der Reise ihnen zur Last gefallen ist. — Das spanische H.-G. §. 957 ist minder deutlich über diesen Punkt; doch soll der Preis nach der wirklichen Besichtigung und nicht nach den Connoissementen festgesetzt werden. — Gesetze anderer Länder sind mehr oder minder ausführlich über diesen Punkt.

Einige Schriftsteller (vielleicht nach preußischem Recht 1864) wollen die Unterscheidung aufstellen, daß nur solcher Partikulairschaden abgezogen werden solle, der vor dem Havarie-grosse-Fall bereits vorhanden gewesen. Eine solche Unterscheidung ist aber praktisch von äußerst geringem Werth; da sich über den Zustand der Ladung während der Reise mit Bestimmtheit nichts sagen läßt. Aber sie ist auch unrichtig: angenommen eine Havarie grosse betrage 75 pCt., die Waare habe aber eine Beschädigung von 50 pCt. erlitten, so wird sich der Empfänger doch gewiß nicht dazu verstehen, außer einem Totalschaden noch 25 pCt. überher zu bezahlen. Er wird lieber die Waare für die Fracht und Havarie grosse abandonniren; denn wenn er auch versichert ist, mehr als einen Totalverlust kann er nicht ersetzt bekommen. — Auch würde nach obiger Unterscheidung dann ja nicht der Werth am Bestimmungsplatze beitragen, sondern ein anderer, erst zu ermittelnder.

Es ist traurig, daß noch so oft der Buchstabe des Gesetzes festgehalten wird, selbst wenn das Resultat nahezu unsinnig ist. — Ein reiner Bergungsfall von einer Ladung Taback und Steine wurde in einer größeren preußischen Seestadt nach oben erwähntem verkehrtem Princip geordnet: der Taback, gänzlich durchnäßt, lieferte beinah gar keinen Ertrag, mußte aber für den Factur-Werth zu allen Bergungskosten beitragen, und die Eigenthümer verloren nicht allein ihr Capital, sondern mußten noch Geld dabei legen, denn die Empfänger hatten nach der Dispache bezahlt und kürzten den Beitrag in Rechnung.

16) Das Schiff soll der Ordnung nach für den Werth beitragen, den es bei Ankunft am Bestimmungsplatze hat; unter Zufügung desjenigen, was in Havarie grosse für etwa aufgeopferte Schiffstheile vergütet wird, wobei aber, wenn die Anschaffung des Aufgeopferten im

Nothhafen geschah, die Unkosten der Anschaffung des Geldes, also Bodmerei-Prämie, füglich nicht in Anschlag kommen darf. Ausnahmen sind: Frankreich, Triest, Venedig, Livorno, Genua, Belgien. Hier trägt das Schiff für die Hälfte des wie oben ermittelten Werthes bei.

Nordamerika. Nach Phillips ist die Regel, daß für das Schiff beigetragen werden soll nach dem Werthe, den es zur Zeit der Aufmachung hat. Doch wird dieser Werth auf verschiedene Weise ermittelt. In Newyork zieht man $1/5$ von dem Werth ab, den das Schiff im Abgangshafen hatte; auch in Philadelphia. — In Boston gilt keine feste Regel, und auch in Newyork kommt sie nur dann zur Anwendung, wenn der genaue Werth, etwa durch Verkauf des Schiffes, nicht ermittelt werden kann. — In Newyorker und Baltimorer Aufmachungen wird jedoch häufig eine Taxation des Werthes am Bestimmungsplatze zum Grunde gelegt.

17) In Bremen und Hamburg läßt man auch wohl, insofern sich keine offenbare Unrichtigkeit herausstellt, bei Schiffen, die im Nothhafen taxirt worden waren, diese Taxation bei Aufmachung der Havarie grosse gelten. — In Antwerpen geschieht dies nicht, sondern es wurde in allen mir vorgekommenen Fällen eine neue Taxation des Schiffes angeordnet.

18) Die Fracht contribuirt in der Regel für den vollen Belauf laut Manifest, oder zufolge der Connoissemente, wovon jedoch die Gage und Hafenunkosten gekürzt werden. Denn erst dasjenige, was nach solchem Abzug übrig bleibt, ist als gerettet anzusehen.

Gesetzliche Vorschriften darüber finden sich im

preußischen Landrecht, 1869. Das durch die zurückgelegte Reise verdiente Frachtgeld soll beitragen „nach Abzug desjenigen, was die Rheder daraus noch zu bezahlen haben, besonders der noch rückständigen Heuer des Schiffers und des Volks, ingleichen des Beitrags zur kleinen Havarie." — Das preußische Gesetz führt als beitragende Hauptgegenstände nur das Schiff und die Ladung auf, und die obige Vorschrift findet sich bei der Werthbestimmung des Schiffes;

holländischen H.-G. 727. Die gemeinschaftlichen Havarien werden getragen: ..... durch die Fracht, unter Abzug des Lohnes und Unterhaltes des Schiffsvolkes;

spanischen H.-G. 956: Fracht nach Abzug der Gage von Schiffer und Mannschaft In Frankreich, Sardinien, Belgien und dem lombardisch-venetianischen Königreiche trägt die Fracht für die Hälfte ihres Werthes am Bestimmungsplatze bei.

Bei Aufmachungen von Havarie grosse würde es jedoch zu großen Weitläufigkeiten führen, wenn genau der Betrag des von der Fracht zu Kürzenden berechnet werden müßte, weshalb in der Praxis für diesen Abzug ein fester Satz angenommen zu werden pflegt. Dies ist der Fall in folgenden Staaten und Seehäfen: Frankreich, Belgien, Triest, Venedig, Genua, Newyork; wo die Hälfte der Bruttofracht contribuirt. — Dagegen wird in Holland, Preußen, Rußland, Spanien, Bremen, Hamburg, Dänemark, in den Vereinigten Staaten, mit Ausnahme von Newyork, vom Bruttobetrage der Fracht ein Drittel gekürzt, und zwei Drittel tragen demnach bei. In England contribuirt die Nettofracht; in den Dispachen findet sich jedoch in der Regel kein Nachweis über die Berechnungsart. Es ist aber wohl anzunehmen, daß der wirkliche Betrag der Gage gekürzt wird.

19) Sind Güter für den Rheder im Schiffe, für welche im Manifest keine Fracht ausgefüllt oder wobei ausdrücklich bemerkt ist, daß sie franco Fracht gehen sollen, so wird für solche Güter bei Aufmachung einer Havarie grosse der mittlere Frachtsatz der übrigen im Schiffe befindlichen Güter angenommen; oder im Fall keine anderen Waaren als Rhedergüter verladen wurden, der im Abgangshafen des Schiffes für ähnliche Reisen und Güter bedungene Frachtsatz.

20) Ergiebt sich in besonderen Fällen, daß die Fracht durch Gage und Unkosten bedeutend mehr verringert worden ist, als jener feste Abzug von resp. $1/3$ oder $1/2$ betragen würde, so muß dies bei Aufmachung der Havarie grosse berücksichtigt werden. Es kommt sogar mitunter vor, daß die Fracht durch die Dauer der Reise ganz durch jene Unkosten absorbirt wird; sollte der Schiffer dann für etwas einen Beitrag leisten, was für ihn gar nicht existirt, so würde dies eine große Ungerechtigkeit sein; und folgeweise ist es auch in Anschlag zu bringen, wenn weniger Fracht übrig bleibt, als die gewöhnlich angenommenen zwei Drittel, resp. die Hälfte.

21) Hinsichtlich des Beitrags für die Fracht macht es keinen Unterschied, ob dieselbe vorausbezahlt wurde, oder ob sie, was die Regel ist, bei Ablieferung der Güter bezahlt wird. — Siehe den Artikel Fracht, wo dieser Punkt näher beleuchtet wurde.

22) Außer Ladung, Schiff und Fracht giebt es noch einige andere Gegenstände, welche ausnahmsweise in einigen Ländern zur Havarie grosse beitragen müssen. Dies sind:

Bodmereigelder. Findet nämlich, nachdem ein Schiff bereits mit Bodmerei beschwert worden ist, eine zweite Havarie grosse statt, so wird bei der Berechnung derselben angenommen, als sei jene Bodmerei-

Forderung durch das gebrachte Opfer eben so gut gerettet als Ladung, Schiff und Fracht. — In Spanien, Frankreich und Belgien ist dies Verfahren gesetzlich vorgeschrieben. Siehe übrigens den Artikel **Bodmerei**, §. 14.

Passagegelder. Diese tragen bei einer in Bremen zu regulirenden Havarie grosse mit zwei Drittheilen ihres vollen Belaufes bei, laut §. 12 der Bedingungen von 1854. Die Passagegelder sämmtlicher Passagiere eines in Bremen nach einem außereuropäischen Hafen expedirten Seeschiffes müssen nämlich zufolge obrigkeitlicher Verordnung vom 14. Mai 1854 versichert werden; ausgenommen sind diejenigen Schiffsexpeditionen, durch welche weniger als zwölf Passagiere befördert werden, wenn nicht das Passagegeld die Summe von Eintausend Thalern übersteigt; sonst muß es ebenfalls versichert werden. Vergl. §. 1, 42 und 53 der angeführten Verordnung. Nach §. 2 derselben hat diese Verordnung keine Anwendung auf die Beförderung von Passagieren mittelst der amerikanischen Postdampfschiffe. — Bei anderen Dampfschiffen ist es dem Senate überlassen, nach vorgängigem gutachtlichen Berichte der Behörde für das Auswandererwesen, im Einverständnisse mit der Handelskammer, einzelne abweichende Anordnungen zu erlassen. — Durch diese obrigkeitliche Verordnung erklärt sich jene Beitragspflicht; von vorne herein liegt bei vorausbezahlten Passagegeldern ein versicherbares Interesse nicht vor, und ohne den gesetzlichen Zwang würde Niemand daran denken, eine solche Versicherung zu machen. Diese Vorschrift hat aber das Gute, daß im Fall von Strandung durch die geschlossene Versicherung, worüber die Police bei der Behörde deponirt wird, die Mittel der Weiterbeförderung der Passagiere gegeben sind. — Da nun bei eintretender Havarie grosse, z. B. Einlaufen in einem Nothhafen zur Ausbesserung erlittener Schäden, das gebrachte Opfer den Versicherern der Passagegelder zu Gute kommt, indem dadurch das Schiff in den Stand gesetzt wird, die Reise verfolgen zu können, und mithin die Auszahlung der auf Passagegelder versicherten Summe vermieden wird, so muß es als in der Billigkeit begründet erscheinen, daß auch die Versicherer solcher Gelder zum Beitrag herangezogen werden.

Von den zum Beweise einer Havarie grosse nöthigen Dokumenten.

23) Zunächst ist hier die Verklarung der Schiffsmannschaft zu nennen, aus welcher die auf den Havarie-grosse-Fall Bezug habenden Thatsachen hervorgehen müssen. (S. Verklarung.)

Den in Havarie grosse zu ersetzenden Schaden des Schiffes betreffend, so ist durch ein von Sachverständigen angefertigtes Dokument der Schaden selbst, so weit er ersichtlich ist oder falls es sich um gänzlich aufgeopferte Gegenstände, als gekappte Anker, Segel und dergleichen, handelt, mit Bezugnahme auf die Verklarung zu constatiren, so wie der Betrag des Ersatzwerthes. Ueber die Ersetzung selbst, wo sie geschehen, sind die Rechnungen der Lieferanten und Handwerker beizubringen. Lootsgeld, Hafengeld, Hülflohn und sonstige Unkosten werden durch die betreffenden Quittungen bewiesen; und die Beträge der sämmtlichen Rechnungen pflegen in einer Generalrechnung zusammengezogen zu werden.

Der Werth, welcher für geworfene Güter in Havarie grosse beansprucht wird, ist durch Taxations-Dokument, welches von Maklern oder sonstigen unparteiischen Sachverständigen angefertigt wird, zu beweisen. (S. Seewurf.) Der Seewurf selbst wird durch die Verklarung, die geworfenen Theile durch Vergleichung des Manifestes mit der Auslieferung constatirt.

Zur Ausmittelung des Werthes, für welchen das Schiff beizutragen hat, dient das Taxations-Dokument. Der beitragende Werth der Fracht wird nach dem Manifeste oder nach den Connoissementen, derjenige der Ladung nach den Facturen, beziehungsweise nach den Maklerattesten über den Werth am Bestimmungsplatze ermittelt. Ein etwaiger Abzug für Partikulairschaden an der Ladung muß durch Besichtigungsatteste und Verkaufsrechnung bewiesen werden.

24) War das Schiff in einen Nothhafen eingelaufen, und mußte daselbst die Ladung gelosset werden, so hat der Schiffer für die Beibringung folgender Dokumente Sorge zu tragen, um etwaigen Ansprüchen der Ladungsinteressenten zu begegnen: Attest über den Zustand der Luken; desgl. über die Nothwendigkeit der Entlossung; sowie über den Zustand der Ladung, und deren Stauung und Garnirung.

25) Mußte wegen Beschädigung der Ladung, oder um die nöthigen und durch Wechselziehung oder Bodmereianlehen nicht zu beschaffenden Mittel zur Deckung der Unkosten ein Theil der Ladung verkauft werden, so ist die Autorisation zum Verkauf und das Auctionsprotokoll beizubringen.

26) Was die Förmlichkeiten betrifft, welche bei der Abfassung der verschiedenen Dokumente beobachtet werden müssen, so lässet sich darüber keine feste Regel aufstellen. Die Usanz des Platzes muß dabei maßgebend sein, und da der Schiffer in allen irgend bedeutenden Havariefällen sich einen Correspondenten zu wählen pflegt, bei dessen Auswahl er übrigens wohl thut, seinen Consul um Rath und Beistand anzu-

gehen, so ist jene Usanz leicht in Erfahrung zu bringen. Im Allgemeinen muß die gehörige Beglaubigung sämmtlicher Havariedokumente als erforderlich angesehen werden, welche entweder durch einen Notar oder durch den Consul des Schiffers zu erlangen ist.

27) Es möge hier noch erwähnt werden, daß manche Gesetze die Vorschrift enthalten, vor dem Werfen oder dem Kappen solle der Schiffer die Offiziere und Schiffsleute zu Rathe ziehn, oder, nach technischem Ausdruck, einen Schiffsrath halten. — Diese Vorschrift verdankt ihr Entstehen den primitiven Zuständen, wo die Kaufleute in Person ihre Waaren begleiteten, und ihnen also die Nothwendigkeit des Seewurfs mitgetheilt werden konnte, was denn auch gewöhnlich geschehen mochte, und wodurch im Verlauf der Zeit das Gesetz entstand, eine solche Mittheilung müsse geschehen; als aber unter gänzlich veränderten Verkehrsverhältnissen dies Gesetz nicht mehr paßte, blieb neuern Gesetzgebern die Wahl, dasselbe durch Stillschweigen zu beseitigen oder es den vorhandenen Zuständen möglichst anzupassen, und so mochte eine gesetzliche Bestimmung über die Berathung mit der Mannschaft als zweckmäßig erscheinen. — Das Wisbuysche Seerecht schreibt bei beabsichtigtem Werfen die Berathung mit den Kaufleuten vor; und vor dem Kappen soll der Schiffer seine Kaufleute rufen, oder wenn keine Kaufleute da sind, den Steuermann und die Mehrheit des Schiffsvolks. (Art. 20 und 21 bei Verwer). Das spätere Niederl. Seerecht enthält im Art. 4 die Bestimmung, vor dem Werfen oder Kappen müsse der Schiffer seinen Kaufmann oder dessen Stellvertreter rufen. Verweigert dieser seine Zustimmung, so soll der Schiffer zum Werfen rc. auf den Rath der Mehrheit seiner Schiffsleute befugt sein. — Das hanseatische Seerecht enthält nichts darüber. — In neuern Gesetzen findet sich die Vorschrift wegen zu haltenden Schiffsraths im preuß. Landrecht, holl. Gesetzbuch und im Code de commerce. — Jetzt kann man dies Gesetz als veraltet ansehen; um so mehr, da der Beweis über die Nothwendigkeit des Werfens rc. auf genügende Weise durch die Verklarung geliefert wird.

Von der Aufmachung der Havarie grosse.

28) Den Ort der Aufmachung betreffend, so ist die Regel, daß solche nach Beendigung der Reise am Bestimmungsplatz geschieht. Ausnahmen finden statt:

Im Fall der Trennung von Schiff und Ladung in einem Nothhafen, (was unter Umständen auch der Abgangshafen sein kann). Da zunächst der Schiffer, oder sein Rheder, das Nöthige zur Aufmachung

der Havarie grosse zu veranlassen hat, sei es, daß es sich um eigene Ansprüche, oder um diejenigen von Ladungsinteressenten handelt, so muß es als das Zweckmäßigste erscheinen, wenn die Auseinandersetzung der verschiedenen Interessen an Ort und Stelle der Trennung von Schiff und Ladung geschieht, oder doch, wenn dies in dem Hafenorte selbst wegen Mangels einer geeigneten Behörde nicht geschehen kann, in dem Staate, zu dessen Verband der Nothhafen gehört. So viel erscheint wenigstens als ausgemacht, daß der Schiffer, wenn er diesen Weg einschlägt, vor Einreden der Ladungsinteressenten gesichert ist. — Vereinigen sich jedoch die sämmtlichen Betheiligten darüber, so kann die Aufmachung außer im Nothhafen entweder am Abgangsplatze, oder am Bestimmungsplatze geschehen. Dabei kommt jedoch bei etwa gemachter Versicherung auch der Versicherungsvertrag zur Geltung. Haben die Versicherer, was in der Regel zu geschehen pflegt, darin für solche Abweichungen von dem üblichen Geschäftsgange sich ihre Einwilligung vorbehalten, so ist diese natürlich vorab einzuholen; und da es sich mitunter so fügt, daß das überwiegende Interesse weder im Abgangshafen noch im Bestimmungsplatze versichert ist, so kann in solchem Fall die Aufmachung einer Havarie grosse auch an einem dritten Orte geschehen.

Gesetzliche Bestimmungen dieserhalb finden sich in den Bremer Bed. 1854 im §. 9: „In der Regel muß eine Havarie-grosse-Dispache am erreichten Bestimmungsort aufgemacht werden; es sei denn, daß der Versicherer die Aufmachung am Ladeplatze oder an einem andern Orte genehmige, welche Genehmigung indeß nicht erforderlich ist in Fällen, wo Schiff und Ladung in Folge einer Strandung oder sonstiger Havarie sich trennen, und daselbst (d. h. am Orte der Trennung) die Aufmachung erfolgt.“

„Wenn der Versicherer in eine Abweichung von dieser Ordnung nicht eingewilligt hat, ist er berechtigt, seiner Erstattung des Beitrags eine, den hiesigen Gesetzen und Usanzen und diesen Bedingungen entsprechende, hier vorzunehmende, Umarbeitung zum Grunde zu legen.“

Das holländische H.-G. §. 722 bestimmt: „Die Berechnung und Vertheilung der Havarie grosse geschieht an dem Orte, wo die Reise endigt; es sei denn, daß die Partheien darüber andere Bedingungen gemacht hätten.“

§. 723; „Bei der Einstellung einer Reise innerhalb dieses Landes, oder bei Strandung von Schiffen allda, wird die Rechnung und Vertheilung angefertigt an dem Orte, von wo die Schiffe innerhalb dieses Landes abgegangen sind, oder hätten abgehen müssen.“

§. 725: „Bei einer gänzlichen Einstellung der Reise unterwegs, oder bei dem Verkauf der Ladung in einem Nothhäfen, beides außerhalb dieses Landes vorfallend, ist die Forderung, Berechnung und Vertheilung des Schadens zu machen an dem Orte, wo eine solche Reise-Einstellung, oder Ladungsverkauf stattfindet."

Aehnliche gesetzliche Vorschriften gelten in Hamburg und Portugal.

Frankreich und Spanien stellen als Regel die Aufmachung am Loßplatze auf.

In Nordamerika und England fehlt es bekanntlich an Gesetzbüchern. Daß übrigens die Aufmachung einer Havarie grosse am Bestimmungsplatze oder am Orte der Trennung das natürlichste ist, versteht sich von selbst in allen solchen Fällen, wo Schiffer und Ladungsinteressenten sich völlig fremd sind, und folglich ihre gegenseitigen Ansprüche sofort ausgleichen müssen, um sicher zu gehen. Eine zweite Frage ist aber die, ob die Versicherer in diesen Ländern eine fremde Aufmachung anerkennen. Phillips II. 169 macht darüber etwa folgende Bemerkung: Zwei Gründe sprechen dafür; einmal ist der Schiffer dazu verpflichtet, die Aufmachung am Loßplatze in der Fremde zu betreiben, und die Versicherer, die durch abweichende Usanzen auch profitiren können, sollten auch eine ungünstigere Aufmachung anerkennen müssen. Und dann müsse doch auch, wo die Aufmachung auf Befehl eines competenten Gerichts geschehen, diese für die Partheien bindend sein. Demgemäß denn auch in einigen Fällen die Versicherer einwilligen, in einem fremden Hafen gesetzlich geleistete Beiträge zu erstatten; und dies sei um so mehr Gebrauch, insofern die Veranlassung zum Beitrag eine vom Versicherer übernommene Gefahr gewesen.

Nach Beneke-Nolte II. 723 gelten in England „die Aufmachungen des Auslandes für nichts, sie werden umgestoßen und unter der Schraube der lokalen Gebräuche umgeformt." — Dies ist jetzt aber wohl nicht mehr als Regel anzusehen. Früher hat man allerdings in England einen Anstoß genommen an dem nach manchen Gesetzen vergüteten Kost- und Monatsgelde der Mannschaft, doch scheint man jetzt, namentlich bei Lloyds, die richtigen Grundsätze der Entschädigung angenommen zu haben; wenigstens wurden bei allen namhaften Versicherungsgesellschaften sowohl in Nordamerika als auch in England Bremer Dispachen, die doch auch Kost- und Monatsgeld aufnehmen, immer anerkannt.

29) Zunächst ist der Schiffer dazu verpflichtet, die Aufmachung der Havarie grosse zu veranlassen. Zu dem Ende muß er an solchen Plätzen, wo ein obrigkeitlich angestellter oder autorisirter Dispacheur ist, demselben die mitgebrachten Dokumente übergeben, welche sich auf die Havarie

beziehen; oder zu dieser Uebergabe seinen Makler beauftragen. In Plätzen, wo die Aufmachung durch Sachverständige geschieht, welche für jeden einzelnen Fall dazu von den Betheiligten ernannt werden, muß der Schiffer durch seinen Makler die nöthigen Schritte zu solcher Ernennung treffen lassen.

Dies kann als allgemein angenommen gelten, doch geben nachstehend angeführte Gesetze folgende nähere Vorschriften.

Preußisches Landrecht 1845: „Wenn der Schiffer am Orte der Bestimmung anlangt, muß er den erlittenen Havariefall dem Gerichte, den Empfängern der Waaren und dem etwa daselbst befindlichen Bevollmächtigten des Rheders noch vor der Lossung anzeigen.“

Holl. H.-G. 724: „Die Berechnung und Vertheilung der Havarie grosse geschieht auf Begehren des Schiffers und durch Sachverständige.

„Die Sachverständigen werden ernannt durch die Partheien oder durch das Arrondissements-Gericht des Ortes, wo die Berechnung und Vertheilung innerhalb dieses Königreiches stattfinden muß.

„Die Sachverständigen müssen beeidigt werden, ehe sie zum Werke schreiten.

„Die Vertheilung muß durch das Arrondissements-Gericht bekräftigt werden.

„Außerhalb Landes wird die Havarie grosse durch die allda dazu befugte Behörde aufgemacht.“

— — 726: „Zeigt sich der Schiffer darin nachlässig . . ., so sind die Eigner des Schiffes oder auch die der Güter befugt, diese Forderung selbst anzubringen; unbeschadet ihrer Ansprüche an den Schiffer wegen Entschädigung.“

Der französische Code de com. 414: „Die Berechnung der Schäden und Verlüste geschieht an des Schiffes Entladungsplatz, auf Betreibung des Capitains und durch Sachverständige.

„Die Sachverständigen werden durch das Handelsgericht ernannt, wenn die Entladung in einem französischen Hafen stattfindet.

„An den Orten, wo kein Handelsgericht vorhanden ist, werden die Sachverständigen von dem Friedensrichter ernannt.

„Geschieht die Entladung in einem fremden Hafen, so werden sie durch den französischen Consul ernannt, und in Ermangelung dessen durch die Ortsobrigkeit.

„Die Sachverständigen müssen beeidigt werden.“

Das spanische H.-G. enthält darüber das Folgende:

Art. 945. „Die Rechtfertigung (la justificacion) der Verluste und Kosten, welche die Havarie grosse bilden, geschieht im Loßplatze auf

Ansuchen des Capitains, mit Vorladung und Anhörung sämmtlicher anwesenden Interessenten oder ihrer Commissionaire.

Art. 946. „Die Untersuchung und Aufmachung der Havarie und des Betrages derselben ist durch Sachverständige zu bewirken; diese ernennt das Handelsgericht des Loßplatzes, wenn die Entladung auf spanischem Gebiete geschieht, aus den Personen, die durch die Interessenten oder ihre Vertreter oder auch von Amtswegen, wenn sie es unterlassen, vorgeschlagen sind.

„Findet die Entlossung im Auslande statt, so steht die Ernennung dem spanischen Consul zu, und befindet sich keiner allda, der gerichtlichen Behörde, die in Handelssachen erkennt.“

Art. 947. Ueber Beeidigung der Sachverständigen.

30) Die Aufmachung der Havarie grosse geschieht in der Regel nach den Gesetzen und Usanzen, welche am Orte der Aufmachung gelten. Nur in dem Fall, daß Rheder und Ladungsinteressenten sich darüber einigen, kann die Aufmachung nach den Gesetzen eines anderen Landes vorgenommen werden. Was dann aber die Abrechnung mit den Versicherern betrifft, so wird es darauf ankommen, ob sie ihre Einwilligung zu dieser Abweichung von der Regel gegeben haben.

31) Wir haben oben gesehen, daß es in sehr vielen Ländern gesetzlich vorgeschrieben ist, durch wen die Aufmachung der Havarie grosse geschehen müsse; doch auch in Ländern, wo es an dergleichen gesetzlichen Vorschriften fehlt, wie in Nordamerika und England, ist doch ein gewiesener Weg gegeben, und der Schiffer hat sich an die ihm durch seinen Consul oder Makler bezeichneten Personen zu wenden. In der Regel sind dies Notare oder Assekuranz-Makler, die sich fast ausschließlich mit Dispachiren beschäftigen.

32) Die Form der Dispache betreffend und ihre Verbindlichkeit für die Betheiligten, so ist auf den Art. Dispache zu verweisen, und auf den Schluß von §. 28 des gegenwärtigen Artikels.

Die Dispache wird gewöhnlich durch den Schiffsmäkler oder durch den Rheder bei den Ladungsinteressenten herumgesandt, und es werden entweder die Beiträge gleich eincassirt, oder es wird, wenn es sich um einen wichtigen Havariefall handelt, die Abrechnung so lange ausgesetzt, bis die Dispache von sämmtlichen Ladungsinteressenten anerkannt ist. Finden Einreden statt, so werden dieselben dem Dispacheur zur Anzeige gebracht; kann derselbe seiner Ansicht nach solche Einreden nicht als maßgebend betrachten, um eine Aenderung vorzunehmen, so pflegt die Ablehnung schriftlich, entweder brieflich oder in einem Nachtrage zur Dispache gegeben zu werden, und der Monirende hat sich alsdann um

Abstellung des Gerügten an die Gerichte zu wenden. Solche gerichtliche Hülfe wird aber gewiß äußerst selten in Anspruch genommen, denn während einer vieljährigen Praxis in Havariesachen ist mir noch kein derartiger Fall vorgekommen.

Auch ist es wohl Gebrauch, die Dispache, nachdem sie von den Ladungsinteressenten anerkannt worden, den am Orte der Aufmachung sich befindenden Versicherern zuzustellen, damit etwaige Einreden derselben gleich zur Erörterung kommen können.

33) Zur Bezahlung einer gehörigen Orts aufgemachten Havarie grosse sind die Empfänger der Ladung gesetzlich verpflichtet, weil sie mit den Gütern die darauf haftenden Lasten übernehmen, wozu nebst der Fracht auch der Beitrag gehört, welchen diese Güter zu gemeinschaftlichen Rettungskosten zu leisten haben; doch wird dabei vorausgesetzt, daß vor Eröffnung der Luken den Ladungsempfängern von dem Anspruch auf Havarie grosse Anzeige gemacht, und ihre Zusicherung des Beitrags eingeholt war, indem sonst Ausflüchte entstehen könnten, die vielleicht nicht ohne gerichtliche Hülfe zu erledigen wären. In besonderen Fällen, wenn etwa die Havarie grosse sehr bedeutend ist, oder wenn Zweifel an der prompten Bezahlung derselben gehegt werden können, ist es auch des Schiffers Pflicht, vorab einen angemessenen Einschuß zu verlangen, indem er sonst mit seinem Schiffe für den möglichen Ausfall haften müßte. Denn wenn auch in manchen Gesetzen dem Schiffer die Befugniß gegeben ist, die Güter bis zur Bezahlung der Havarie grosse zurück zu halten, so ist solches doch nicht ausführbar, da er die Entladung nicht verzögern darf, und überdem durch Zeitversäumniß und sonstige Nachtheile selbst den größten Schaden davon haben würde. Was aber so aus Gründen der Vorsicht sich empfiehlt, wird zur unbedingten Pflicht des Schiffers, wenn er im Fall von Havarie das Geld auf Bodmerei genommen und die Ladung mit verpfändet hat. Denn alsdann darf er nach Ankunft am Bestimmungsplatz die Luken nicht eher zum Lossen öffnen, als bis der Bodmereibrief bezahlt oder zur Genüge des Inhabers sicher gestellt ist.

Einige Gesetzstellen, die auf Obiges Bezug haben, sind dem wesentlichen Inhalt nach folgende, wobei jedoch zu bemerken ist, daß die Usanzen der betreffenden Plätze in manchen Fällen abweichen; dem Schiffer ist also Vorsicht und bei verwickelter Sachlage Berathung mit Makler und Consul zu empfehlen.

Der Schiffer kann nach Art. 964 des spanischen H.-G. die Güter zu seiner Sicherheit zurück halten; nach preußischem Recht 1895 ff. ist er bei Verweigerung des Beitrags verpflichtet, dieselben mit Arrest zu

belegen, und er kann beim Gericht den Verkauf derselben beantragen; fast in allen übrigen Ländern muß der Schiffer die Güter verabfolgen lassen, auf welche er indessen für darauf haftende Havarie grosse (und Fracht) ein Anrecht hat, insofern sie sich noch in den Händen des ersten Empfängers befinden, nach holländischem H.-G. 490 innerhalb 20 Tagen nach Ankunft; nach französischem Recht, Cod. de com. 435. 36, wenn der Schiffer 24 Stunden nach Empfang der Fracht wegen Nichtbezahlung der Havarie grosse protestirt und dann seine Klage innerhalb eines Monats anhängig macht.

In manchen Ländern ist es Gebrauch, bei Einforderung der Fracht und Uebergabe des quittirten Connoissements die schriftliche Bemerkung hinzuzufügen, daß die Havarie grosse vorbehalten werde.

Ob ein solcher Vorbehalt eine Aenderung des sonst gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens herbeiführen kann, darüber hat in Frankreich in jedem besondern Fall das Gericht zu entscheiden. Sonst ist die Klage auf Havarie grosse oder auf Leistung des bereits ausgemittelten Beitrags erloschen: nach spanischem H.-G. 999 zwei Monat nach notirtem Protest; nach holländischem H.-G. 744 zwei Jahre nach Beendigung der Reise.

34) Ueber die Verbindlichkeit der Dispache für die Versicherer von Schiff und Ladung ist bereits oben bei No. 28 und im Artikel Dispache gesprochen. Hier sind nur einige Modalitäten der Entschädigungspflicht zu erwähnen.

Nach holländischem H.-G. 719 muß die Havarie grosse außer Besichtigungs-, Taxations- und Aufmachungskosten ein Procent vom Werthe des beschädigten Gegenstandes betragen, um vom Versicherer vergütet zu werden; doch steht es den Partheien frei, hierüber andere Bedingungen zu machen.

In diesem Gesetze bleibt es dunkel, welcher Werth gemeint ist, derjenige, für welchen beigetragen ist, oder der Versicherungswerth.

Deutlicher sind die Bremer Bedingungen von 1854, es heißt im §. 8:

„Ein Beitrag zur Havarie grosse wird von dem Versicherer nur dann verhältnißmäßig vergütet, wenn diese Havarie grosse, ohne die Unkosten der Dispachirung und ohne etwaige Deputations-Provision, mehr als Ein Procent vom ganzen contribuirenden Werth ausmacht."

Dieser contribuirende Werth kann denn auch immer als der richtigste Gradmesser für die Bedeutsamkeit der Havarie grosse angesehen werden. Der Grund jener Beschränkung der Entschädigung auf gewisse Procente liegt nämlich nur in dem Verlangen, mit geringfügigen

Ansprüchen verschont zu bleiben. Nun kann es sich aber ereignen, daß ein an sich bedeutender Beitrag, der viele Procente vom contribuirenden Capital beträgt, gerade deshalb unter 1 Procent vom versicherten Werth bleibt, weil vielleicht irrthümlich zu viel versichert wurde, oder, wie es am häufigsten vorkommt, weil der Gegenstand, für welchen beigetragen wurde, bereits beschädigt war, und deshalb für einen geringeren Werth beitrug. Es erscheint demnach nicht angemessen, wenn Versicherer in ihren Gesetzen die Procente der Entschädigung vom versicherten Werth bestimmen.

Der Beitrag wird verhältnißmäßig vergütet, d. h. im Verhältniß zur versicherten Summe, wenn diese kleiner ist, als der Werth, für welchen der Beitrag geleistet wurde. Mit dem einen Wort wird hier dasselbe ausgedrückt, was der dem oben angeführten Artikel des holländischen H.-G. folgende (720) festsetzt. — Wird z. B. für den Werth der Güter am Bestimmungsplatze beigetragen, so kann es sich ereignen, daß dieser Werth mal so groß ist als der versicherte Werth, und in solchem Fall würden die Versicherer die Hälfte des geleisteten Beitrags ersetzen, denn nur in diesem Verhältniß waren sie bei der Rettung betheiligt.

Nach dem revidirten Allgem. Plan Hamb. See-Versicherungen §. 87 wird der Beitrag zur Havarie grosse vom Versicherer ersetzt:

„Auf Güter, wenn die Havarie grosse über 3 pCt. von dem in der Dispache formirten Capital beträgt; falls aber Vergütung für beschädigte Waaren, welche hier „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfall" versichert sind, in Havarie grosse aufgenommen ist, und ein Strandungsfall nicht vorliegt, so ist der Versicherer jener Waaren nicht verpflichtet, die in Havarie grosse aufgenommene Vergütung auf die von ihm selbst versicherten Waaren zu bezahlen;

„auf das Casko, wenn die Havarie grosse über 3 pCt. von der Taxe in der Police beträgt: ergiebt aber der von Sachverständigen taxirte Werth des Schiffes im beschädigten Zustande, mit Hinzuziehung der in Havarie grosse vergüteten Reparaturkosten, eine höhere Summe als die Taxe der Polize, nur dann, wenn die Havarie grosse über 3 pCt. von dem also formirten Werth beträgt;"

(Hierbei wird das Schiff wie eine Waare behandelt; es kann leicht vorkommen, daß die Havarie grosse an einem Orte aufgemacht wird, wo Schiffe gerade einen sehr hohen Werth haben. Dieser Werth soll maßgebend sein, ob der Rheder seinen Beitrag zur Havarie grosse überall ersetzt bekommt, oder nicht. Es kann aber für den Rheder, der sein Schiff bloß des Frachtverdienstes, nicht aber zum Verkauf,

hinaussandte, völlig gleichgültig sein, wie der Werth taxirt wird, denn er gewinnt dadurch nichts; kann aber, wenn er in Hamburg versichert ist, dadurch in großen Verlust kommen.)

„auf die Frachtgelder, wenn die Havarie grosse über 3 pCt. von der Taxe in der Polize beträgt; ergiebt aber das Manifest oder die Connoissemente einen höhern Betrag, nur dann, wenn die Havarie grosse über 3 pCt. von dem höhern Belaufe beträgt."

(Die Fracht wird also nach denselben Grundsätzen wie das Casko behandelt; und doch ist das Verhältniß ein ganz anderes. Der Belauf konnte in der Regel bei der Versicherung schon mit ziemlicher Genauigkeit ermittelt werden, ist also der versicherte Betrag kleiner als der wirkliche Belauf, so ist das nach eigner Wahl des Versicherten geschehen. Und dann ist noch dabei zu bemerken, daß der höhere Belauf wirklich dem Versicherten zu gute kommt; was bei dem höhern Werth des Schiffes, welches ja nicht wie eine Waare verkauft werden soll, nicht der Fall ist.)

In Triest wird Havarie grosse ersetzt, wenn dieselbe 3 pCt. erreicht.

In Frankreich desgleichen; jedoch nach der Polize von Paris: die volle Summe nach Abzug von 1 pCt. bei langen Reisen; 2 pCt. bei der Küstenfahrt.

In England wird jede noch so geringfügige Havarie grosse vergütet, auch in Nordamerika.

S. Dispache; Factura; Fracht; Gebühren; Gemeinschaft rc.; Seewurf.

Von der Havarie partikulaire.

Jeder zufällige Schaden, den Schiff oder Gut während der Reise durch die Gewalt der Elemente erleidet, wird ein Partikularschaden, oder Havarie partikulaire genannt, und der Eigenthümer des solchergestalt beschädigten Theils hat den Schaden zu tragen.

Ist die Lehre von der Havarie grosse ein abgeschlossenes Ganzes, so hat diejenige von der Havarie partikulaire ohne Verbindung mit der Assekuranz ein nur untergeordnetes Interesse. Bei Aussonderung der Havarie grosse aus den sämmtlichen Unkosten würde es nur der Vertheilung des Nachbleibenden auf das Schiff und auf die Ladung bedürfen, und damit wäre das Verfahren beendet. Ist aber eine Versicherung geschlossen, und sollen die Versicherer wegen Ersetzung des Schadens in Anspruch genommen werden, so kommt zunächst in Betracht, ob der Schaden selbst seiner Natur nach ein solcher ist, der die Versicherer trifft,

ferner, ob etwa besondere, vertragsmäßig zur Begründung eines Anspruchs als nothwendig hingestellte Umstände auch wirklich eingetreten sind, und endlich wenn diese Vorbedingungen erfüllt sind, ob die Größe des Schadens hinreicht, um einen gesetzmäßigen Entschädigungsanspruch zu begründen.

§. 1. Zunächst wird also darzuthun sein, daß der Schaden auf der versicherten Reise entstanden ist. Dies geschieht bei Schiffen durch die Verklarung, und Vergleichung der Daten mit der Police. Der Schiffer muß nämlich mit seiner Mannschaft beschwören können, daß sein Schiff bei der Abfahrt an dem und dem Tage in gutem, dichten, festen und fahrbaren Zustande, oder wie es in einigen Formularen ausgedrückt wird: „dicht und hecht, Luken mit gehörigen Presennigen und Masten und Pumpen mit Kragen versehen, das ganze Schiff wohlkalfatert und in jeder Hinsicht in einem für die Reise erforderlichen, tüchtigen und seefähigen Zustande" gewesen sei. — In holländischen Verklarungen heißt es: „Het Schip hegt, sterk, digt en wel gekalvaat zoewel onder als boeven water en wel voorzien om Kopmansgoederen over zee te varen."

In englischen: „she (das Schiff) being then (bei der Abfahrt) staunch and tight, well victualled and manned."

In Newyorker Verklarungen: „The said vessel, laden with . . . . being in every respect seaworthy, aud in all things fitted and provided for her intended voyage, sailed on the . . . .; oder auch: the said (vessel) was then stout, staunch, and strong; had her cargo well and sufficiently stowed and secured; was well masted, manned, tackled, victualled, apparelled and appointed; and was in every respect fit for sea and the voyage she was about to undertake."

In spanischen: „cuyo buque estaba en el mejor estado."

In italienischen: „ben stagna all' acqua e provista di tutto il necessario."

In dänischen: „Skibet og dets Redskaber i alle Maader i den fuldkomneste Stand, vel provianteret og bemandet, de indtagene Varer alle vedbörligt bortstuede, og Lugerne vel skalkede og forsynede med dobbelte Praesendinger, samt Mast og Pumpe med dobbelte Kraver."

Ferner muß sich aus den in der Verklarung angegebenen Thatsachen der Schluß ziehen lassen, daß durch die erlittenen Seeunfälle das Schiff so beschädigt worden ist, wie es in der Verklarung beschrieben wird, oder, falls unterwegs nichts ausgebessert oder ersetzt wurde, wie es sich bei Ankunft findet. Der bei der Ankunft vorgefundene Zustand des Schiffes wird dann durch das Besichtigungsattest festgestellt.

Bei Waaren beweiset das Connoissement den Zustand derselben bei der Abladung. Der gedruckte Theil enthält nämlich das Zeugniß des Schiffers, die fraglichen Waaren in guter Beschaffenheit, oder wie es in einigen Formularen heißt, „trocken und gut conditionirt" erhalten zu haben. In englischen Exemplaren: Shipped in good order and well-conditioned"; in französischen: le tout sec et bien conditionné"; in spanischen: „enjuto y bien acondicionado".

Durch das Besichtigungsattest wird alsdann der Zustand der Waaren bei der Ausladung constatirt; bei seebeschädigten Gütern bezeugen die Besichtiger diese Thatsache gewöhnlich durch die Erklärung, solche „durch Seewasser beschädigt gefunden zu haben"; oder in manchen preußischen Häfen, dieselben „in havarirtem Zustande vorgefunden zu haben"; Londoner Besichtiger drücken Beschädigung durch Seewasser oft durch das bloße Beiwort „damaged" aus; in anderen englischen Besichtigungsattesten findet sich jedoch meistens der Zusatz „by seawater"; und in den Attesten der Newyorker Portwardens kommt die Formel vor: „damaged by seawater on the voyage of importation".

2) Um Anspruch an die Versicherer erheben zu können, muß der Versicherte darthun, daß ein wirklicher Seeschaden vorliegt. Es reicht also nicht hin, beweisen zu können, daß der Schaden auf der versicherten Reise entstanden ist, sondern die Ursache desselben muß eine Gefahr sein, welche der Versicherer übernommen hat. (Siehe die Artikel Beschädigung, Clausel.)

Innerer Verderb bei Schiffen sowohl, (wozu auch Wurmfraß zu rechnen ist) als auch bei Waaren und der daraus sich ergebende Schaden ist nicht zu Lasten des Versicherers.

3) Auch hat der Versicherte den Beweis zu führen, daß er an Dritte wegen des vorgefundenen Schadens keinen Anspruch machen kann. Betrifft der Schaden ein Schiff, so geschieht dies durch die Verklarung der Schiffsmannschaft, wenn diese bezeugt, ihre Pflicht gethan zu haben, um den Schaden abzuwenden. Sind Waaren beschädigt, so ist ebenfalls die Verklarung nothwendig, wegen der alsdann nothwendigen Aussage der Schiffsmannschaft, die Pumpen gut bedient und die Ladung sorgfältig behandelt zu haben. Ferner ist in Betreff der Waaren ein Attest der Besichtiger über den Zustand der Luken, sowie der Stauung und Garnirung beizubringen; und erst wenn der Schiffer durch diese Dokumente gerechtfertigt ist, kann der Versicherer in Anspruch genommen werden. In wie weit und auf welche Weise er auch für Baratterie und Versehen des Schiffers und der Schiffsmannschaft haftet, hängt von Partikular-Gesetzen ab. S. Baratterie; Schiffer; Versehen.

4) Die vorstehenden allgemeinen Bemerkungen mußten vorangeschickt werden, ehe die in Gesetzbüchern sich vorfindenden Definitionen der Havarie particulaire besprochen werden können. Der Vollständigkeit wegen muß dies geschehen, wenn gleich der Schiffer und der Kaufmann nur geringen positiven Nutzen daraus ziehen kann, denn in den meisten Fällen besteht ein Unterschied zwischen der Gesetzgebung des Landes und den Bedingungen, nach welchen versichert wird. Auch mögen die als Havarie particulaire aufgeführten Einzelheiten vielleicht mit in der Absicht in das Gesetz aufgenommen sein, um sie in zweifelhaften Fällen von der Havarie grosse ausdrücklich auszuschließen; denn dieselben Gesetzbücher enthalten außerdem noch Vorschriften über das Rechtsverhältniß zwischen Versicherten und Versicherern, in welchen hinsichtlich der Schäden eine Grenze gezogen wird, innerhalb welcher der Versicherer zum Ersatz verbindlich ist.

Nach dem holländischen H.-G. §. 701 sind besondere Havarien:

1) Alle Schäden und Verluste, die dem Schiffe oder der Ladung zugestoßen sind, durch Sturm, Nehmung, Schiffbruch, oder zufällige Strandung.

2) Bergelohn und die bei der Bergung stattgefundenen Kosten.

3) Der Verlust von, und die erlittenen Beschädigungen an Ankertauen, Ankern, Tauen, Segeln, Bugspriet, Stengen, Rahen, Booten und Schiffsgeräthen, durch Sturm oder anderes Seeunglück verursacht.

4) Reklamekosten und der Unterhalt und der Sold des Schiffsvolks während der Reklame, dafern das Schiff allein oder die Ladung allein angehalten ist.

5) Die besonderen Reparaturen der Fustagen und die Kosten der Erhaltung beschädigter Waaren, insofern dies eine und andere nicht die unmittelbare Folge eines Unfalls ist, der zur Havarie grosse Veranlassung giebt.

6) Die Erhöhung der Fracht und die Kosten von Laden und Lossen, welche, wenn ein Schiff während der Reise für seeuntüchtig erklärt wird, in den Fällen bezahlt werden müssen, wo in Folge der Bestimmungen von Artikel 478 dieses Gesetzbuches die Güter mit einem anderen Schiffe für Rechnung der Ablader transportirt werden.

(Dieser Artikel enthält im Eingange folgende Vorschrift: „Muß der Schiffer das Schiff während der Reise verzimmern lassen, so ist der Befrachter der Ablader gehalten, das Ende der Verzimmerung abzuwarten oder (wenn es ihm beliebt) die Ladung, gegen Entrichtung der ganzen Fracht, ... zu sich zu nehmen.“)

7) Im Allgemeinen aller Schaden, Verlust und die aufgewendeten Kosten, die nicht verursacht oder aufgewendet sind, vorsätzlich und zur

Erhaltung und zum allgemeinen Besten von Schiff und Ladung, sondern die erlitten sind durch, oder aufgewendet zum Behuf des Schiffes allein, oder für die Ladung allein, und welche demzufolge, nach Anleitung von Artikel 699 nicht unter große Havarie gehören.

Zu 2. ist zu bemerken, daß diese Bestimmung in der Praxis vielfache Ausnahmen zuläßt und nöthig macht. Wird ein geslippter Anker wieder aufgefischt und an Bord gebracht, und dafür Bergelohn gegeben, so kommt dies natürlich in Havarie grosse. Wird aus einem gestrandeten Schiffe die Ladung gerettet, und dafür Bergelohn bezahlt, so kommt dies, im Fall das Schiff abgebracht, die Ladung wieder eingenommen und die Reise beendigt wird, ganz sicher in Havarie grosse. — Eigentlich hat also wohl den Gesetzgebern die Trennung von Schiff und Ladung oder die Bergung eines zufällig verlorenen Gegenstandes bei der Abfassung jener Stelle vorgeschwebt.

Aehnliche Bestimmungen, wenigstens dem Sinn nach, hat der Code de commerce im §. 403, doch fehlen die Nr. 2 und 4 aufgeführten Fälle; außerdem ist noch benannt: Schaden durch innere Beschaffenheit.

Alle Unkosten, welche aus dem, durch den zufälligen Verlust von Schiffsgeräth, oder durch das Bedürfniß einer Verproviantirung, oder durch die Reparatur eines gesprungenen Lecks veranlaßten Einlaufen in einen Nothhafen entstehen dürfte.

Das Kost- und Monatsgeld der Matrosen während eines Aufenthalts, wenn das Schiff auf seiner Reise durch irgend eine Macht angehalten wird, und während der Reparaturen, die daran gemacht werden müssen, wenn das Schiff monatsweise befrachtet ist; ebenfalls Kost- und Monatsgeld während einer Quarantaine, mag das Schiff für die Reise oder monatsweise befrachtet sein.

Das spanische Handelsgesetzbuch zählt im Art. 935 zu Havarie particulaire: Schäden durch inneren Verderb, Seeunfälle oder die Wirkung von höherer Hand; Sold und Unterhalt der Schiffsmannschaft, wenn das Schiff auf einen rechtmäßigen Befehl, oder von höherer Hand angehalten, oder unter Embargo gelegt worden, wenn die Befrachtung zu etwas Gewissem für die Reise geschlossen worden. Anlaufen von Nothhäfen zur Ausbesserung von Schiff und Geräth, und zur Verproviantirung. Verlust an Gütern, welche zur Bestreitung solcher zufälligen Unkosten im Nothhafen verkauft wurden. — Kost- und Monatsgeld während der Quarantäne. — Schaden durch Ansegeln. — Schaden an der Ladung durch Nachlässigkeit, Versehen oder Baratterie des Capitäns oder der Schiffsbesatzung; doch hat der Eigenthümer das Recht, sich an den Capitän und an Schiff und Fracht zu halten.

Nach preußischem Recht §. 1900 werden alle Schäden und Kosten, die weder zur großen noch zur kleinen Havarie gehören, zur partikulairen Havarie gerechnet und müssen vom Eigenthümer des betreffenden Gegenstandes getragen werden. Dies wird in den folgenden Artikeln durch Beispiele erläutert; Schaden durch Prangen wird jedoch ausgeschlossen (als zur großen Havarie gehörend). Seeraub ist nach §. 1903. 4 partikulaire Havarie.

5. Es ist oben bereits hervorgehoben, daß zwischen dem, was die Gesetze für partikulaire Havarie erachten, und dem vom Versicherer zu ersetzenden Schaden ein bedeutender Unterschied besteht. Das preußische Recht dient dazu, diesen Unterschied sehr anschaulich zu machen, indem es festsetzt, daß partikulaire Havarie alles das ist, was weder zur großen noch zur kleinen Havarie gehört; also Schäden und Unkosten, die weder gemeinschaftlich von Schiff und Ladung getragen, noch vom Schiffer allein aus der Fracht bezahlt werden müssen, sondern die dem Eigenthümer des betreffenden Gegenstandes, sei dies nun das Schiff, oder die Ladung, direkt und zunächst zur Last fallen. Wenn also ein Schiff den Mast kappen und in einen Nothhafen einlaufen und dort lossen mußte, und nun die Ladung im Packhause theilweise verunglückte, und die Mannschaft krank wurde, so gehören die Unkosten der Ersetzung des Mastes, des Lossens rc. zur Havarie grosse, der Schaden an der Ladung dagegen und die Heilungskosten der Mannschaft nach obiger Definition zur Havarie partikulaire, aber der Versicherer hat alsdann mit der Krankheit der Schiffsleute nichts zu schaffen, und ob er die Leckage ersetzen muß, wird noch von den besonderen Bedingungen des Versicherungsvertrags abhängen.

Die Entschädigungspflicht des Versicherers ist in allgemeinen Umrissen in nachstehend angeführten Plänen und Gesetzbüchern bezeichnet:

Bremer Bedingungen von 1854. §. 1 verspricht die Uebernahme aller Gefahren, welchen der Gegenstand auf der versicherten Reise ausgesetzt ist, wenn nicht in den Bedingungen oder in der Police eine Ausnahme vorbehalten wurde. — Solche Vorbehalte finden sich in den Bedingungen im §. 8, in welchem die Vergütung der Havarie grosse auf solche Fälle beschränkt wird, wo dieselben mehr als 1 pCt. vom beitragenden Werth ausmacht.

Nach §. 13 muß die Havarie partikulaire, um vom Versicherer vergütet zu werden, ohne Nebenkosten mindestens 3 pCt. von der Taxe betragen.

§. 19. Dieser enthält in 5 Unterabtheilungen ein Verzeichniß der in diese Abtheilungen fallenden und nur mit der dabei bemerkten Befreiung von Beschädigung versicherten Waaren.

Casko gilt nämlich, wenn in der Polize nichts anderes bemerkt wurde, immer frei von Beschädigung, wenn unter 3 pCt.

Die erste, mit A. bezeichnete Abtheilung enthält solche Waaren, die mit der Bedingung frei von Beschädigung, wenn unter 3 pCt. versichert werden, wovon hier einige Stapelartikel zu nennen sind, als: Baumwolle, nordamerikanische und ostindische, in eckigen und geschnürten oder gepreßten Ballen; Baumwollenwaaren in Kisten; Caffee in Fässern; Harz in Fässern; Leinen und Leinenwaaren in Kisten; Manufakturwaaren in Kisten; Nürnberger Waaren in Fässern und Kisten, mit Ausnahme von Uhren, Spiegel rc.; Seidenwaaren und mit Seide gemischte Stoffe in Kisten; Wollenwaaren in Kisten rc. rc.

B. Frei von Beschädigung, wenn unter 5 pCt.: Baumwolle, nordamerikanische, in runden Ballen; Reis in Fässern; rohe Seide; Thee in Kisten; Wollenwaaren in Fässern.

C. Frei von Beschädigung, wenn unter 10 pCt., davon zu nennen: Asche (Pott-, Perl- rc.) in Fässern; Baumwolle, brasilische und westindische in Ballen; Baumwollenwaaren in Packen; Cacao in Säcken; Caffee in Säcken (in vorzüglichen Schiffen nach Bremen auch frei von Beschädigung, wenn unter 5 pCt., doch bedarf es dabei einer besondern Verabredung); Cigarren in doppelten Kisten; Leinen in Packen; Pfeffer und Piment in Säcken; Reis in Säcken, in Taxen von 2500 ℔; Wollenwaaren in Packen rc. rc.

D. Frei von den ersten zehn Procent Beschädigung: alle rohe und halb oder ganz fabricirte Tabacke unter irgend einer Benennung und Verpackung, mit Ausnahme von lose im Schiffe verladenen, und von amerik. Stengeln in Packen, Scraps und europ. Blättern und Stengeln.

Doch gilt bei Tabacksblättern und Stengeln in Fässern aus Häfen der Vereinigten Staaten von Nordamerika folgende Bedingung als Regel: Maryland, Ohio, Masoncounty, Virgini und Kentucki Taback gilt frei von Beschädigung, wenn unter 7½ pCt.

Tabacksstengel, desgleichen wenn unter 10 pCt., und dann nach Abzug der ersten 5 Procente für innere oder Landbeschädigung.

Alles in Taxen von nicht weniger als 600 ℔.

E. Bei rohen Zuckern in Kisten und Fässern muß sich, bei weißen mindestens 3 pCt., bei gelben oder braunen 5 pCt., bei Muscovaden oder Bastern in Fässern 8 pCt. Untergewicht am Bruttogewicht jeder Kiste oder jedes Fasses finden, um Anspruch auf Schadenersatz zu begründen. Dann ist es aber nicht erforderlich, daß der Schaden drei Procent des Versicherungswerths betrage; Taxeneintheilung ist also

überflüssig. — Auch wird, wie in London, Taxenweise resp. 20 und 5 Kisten (Havana und Brasil) ohne Nebenbedingung von Untergewicht, frei von Beschädigung wenn unter 5 pCt. resp. 7 pCt., Zucker von Cuba und Brasilien nach Bremen versichert, doch bedarf es dazu einer besonderen Uebereinkunft.

Alle Artikel, welche in dem vorstehenden, auszugsweise gegebenen Verzeichnisse **nicht** enthalten sind, gelten mit der Bedingung: frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle. — Unter den Artikeln, die sich **nicht** verzeichnet finden, sind: Fische, Früchte, Getreide, Häute, Mehl, Salz, Sämereien ꝛc., was also ziemlich genau mit dem englischen Memorandum übereinstimmt; doch übernehmen die Versicherer mittelst besonderer Uebereinkunft und gegen zu vereinbarende höhere Prämien auch den Risiko mit der Bedingung: frei von Beschädigung, wenn unter 10 pCt., bei folgenden Waaren: trockenen Häuten, gedorrtem Getreide, Mehl in Fässern; ferner bei: Corinthen in Fässern, Eisenwaaren, Messing- und Kupferwaaren in Fässern ꝛc., Spiegel und belegten Spiegelgläsern und mehreren anderen Artikeln.

§. 21 der Bremer Bedingungen bezeichnet die Fälle, in welchen Anspruch auf Vergütung von Leckage stattfindet; nämlich:

1) wenn die Ladung in einem Nothhafen entladen war;

2) wenn das Schiff aufgebracht und länger als 2 Monate angehalten gewesen, auch der Kriegsmolest nicht von der Versicherung ausgenommen, oder dieselbe nur für Seegefahr geschlossen war;

3) im Strandungsfalle;

4) wenn das Schiff gestoßen; oder auch, wenn dasselbe durch Ansegeln eine heftige Erschütterung erlitten hat.

Für gewöhnliche Leckage wird aber ein nach den verschiedenen Flüssigkeiten und Reiseentfernungen procentweise bestimmter Abzug gerechnet, und die Vergütung eines Mehreren tritt nur dann ein, wenn die gefundene Leckage einer jeden Taxe diese als **gewöhnlich** angenommene Leckage um **drei** Procent übersteigt.

Jene Abzüge sind beispielsweise wie folgt bestimmt:

Bei Reisen nach einem Hafen an der Nordsee:

auf weißen Wein von Bordeaux 4 pCt., rothen do. 3 pCt.;
„ beide, auf der Mutter 8 pCt.;
„ Rum von England 5, von Westindien oder Nordamerika 8, von Brasilien 10 pCt.;
„ Thran von Nordamerika, $31\frac{1}{2}$ Gallon pr. Bremer Tonne gerechnet, 5 pCt.;
„ Thran von England, die Imperial-Ton zu $9\frac{1}{4}$ Bremer Ton., 3 pCt.;

auf Thran, direct von der Fischerei in der Südsee, 10 pCt.;
„ Hanföl, Thran und Theer aus Rußland, Norwegen oder Schweden, 5 pCt.

Von europäischen Häfen nach Westindien oder Amerika:
auf Wein, Branntwein, Essig, Oel und Theer in gewöhnlichen Fässern 5 pCt.

Von einem Hafen der Nordsee nach einem andern derselben oder der Ostsee:
auf Wein, Branntwein, Rum, Syrob, Honig, Oel und Thran 3 pCt.

§. 34. Willkürliche Abweichung von der versicherten Reise hebt die Verbindlichkeit des Versicherers auf Casko und Fracht auf. — Auch auf Ladung, wenn der Versicherte oder sein Agent Veranlassung zur Abweichung gab, oder um dieselbe wußte. — Abweichung in Nothfällen ist ohne Rechtsnachtheil.

§. 36. Schaden durch Schmuggeln ist nicht zur Last des Versicherers.

§. 37. Auch nicht innerer Verderb, z. B. Erhitzung des Getreides, Sauerwerden des Weines, Mäuse- oder Rattenfraß.

§. 39. „Wenn Anker, Ankerketten oder Taue brechen, oder wenn Segel beschädigt, vom Winde zerrissen und fortgeführt werden, ohne daß dazu ein äußerer Unfall, z. B. das Brechen von Rundhölzern, Hineinschlagen von Sturzseen, Veranlassung gab, so wird solches als Folge ihrer Schadhaftigkeit oder der Abnutzung vom gewöhnlichen Gebrauch angesehen, und der Versicherer ist also nicht zum Ersatz dafür verbunden, ebensowenig dafür, wenn das Beschädigte, Zerrissene oder Zerbrochene demnächst weggekappt werden mußte.“

§. 40. „Wenn ein auf den Wallfischfang gegangenes Schiff während des Fanges im Eise Schaden leidet, so kommt der Versicherer dafür nicht auf, außer wenn das Schiff gänzlich verunglückt.“

§. 58. „Ein Schaden, welcher durch eigenes Verschulden des Versicherten, dessen Commissionairs oder Cargadeurs entstanden ist, wird von dem Versicherer nicht vergütet.“

§. 60. Dieser Artikel handelt von havarirten Schiffen. Schadhaftigkeit, die dem Alter des Schiffes, der Fäulniß oder dem Wurmfraß zuzuschreiben ist, oder die aus der Unterlassung der Reparatur eines früheren Seeschadens herrührt, wird nicht ersetzt. In der Regel wird ein Drittheil von den taxirten Kosten gekürzt, oder wenn die wirklichen Herstellungskosten geringer sind, von diesen. — Ausnahmen sind:

Schiffsanker, wenn überall, werden zum Vollen vergütet;

Schaden am Körper des Schiffes und seiner Bemastung im ersten Jahre nach dessen Erbauung ohne Abzug;

Segel, Taue, Ketten und sonstige Geräthschaften eines neuen Schiffes, und neu dazu angeschafft, auf der ersten Reise ohne Abzug;

Segel, Taue und Ankerketten, auch auf spätern Reisen, wenn sie erweislich noch ganz neu und zum ersten Male gebraucht waren, ebenfalls ohne Abzug;

Ankerketten, die schon gebraucht waren, mit einem Sechstheil Abzug;

Schaden an der Kupfer- oder Metallhaut auf der ersten Reise nach Umlegung derselben ohne Abzug;

desgl. auf ferneren Reisen bis zum Ablauf des ersten Jahres nach Umlegung derselben mit 1/5 Abzug;

desgl. im zweiten Jahr 2/5, im dritten 3/5, im vierten 4/5; nach Ablauf des vierten Jahres ist eine Kupfer- oder Metallhaut als abgenutzt zu betrachten und kommt daher gar nicht zur Vergütung.

Die für die Kupferhaut angenommene Zeit gilt vom Tage der beendigten Umlegung bis zu dem der Wiederabnahme, und der Abzug versteht sich von dem Kostenbetrage der neuen Haut mit Zuziehung der Umlegungskosten, (wozu auch Papier oder Filz gerechnet wird) nachdem der Werth der alten Haut vorab davon gekürzt worden.

Für eine hölzerne Wurmhaut, die länger als drei Jahre gesessen, wird nichts vergütet, sonst mit 1/3 Abzug. — Verzierungen werden nicht ersetzt; Malerarbeit nur soweit sie den Anstrich neuen, zum Schaden gehörenden Holzes betrifft. — Glaserarbeit kommt überall nicht zur Vergütung.

§. 63. Bei Waaren die im Auslande für Rechnung des Versicherers verkauft wurden, und bei deren Taxation nicht ausdrücklich baare Zahlung bemerkt wurde, wird bei Ermittelung des Schadens 3 pCt. vom taxirten gesunden Werth abgezogen.

Im Plan der Hamburgischen Seeversicherungs-Gesellschaften finden sich folgende Bestimmungen und Beschränkungen in Betreff der Schadenvergütungen:

§. 49 und 49 b. Bei Abweichung von der in der Police angegebenen Reihenfolge gilt der außerhalb solcher Reihenfolge mit Wissen des Versicherten angegangene Platz als der endliche Bestimmungsplatz, wo der Risiko endet. Geht das Schiff nach einem in der Police nicht bezeichneten Platz, so endet der Risiko sobald das Schiff dahin seinen Cours nimmt. Angehen britischer Häfen oder Rheden im Canal oder an der Südküste Irlands wegen Ordre (für Schiffe aus dem atlantischen Ocean kommend) so wie das Angehen von Helsingör oder Kopenhagen für nach der Ostsee bestimmte Schiffe ist ohne Rechtsnachtheil.

§. 58. Schaden durch Schmuggeln ist ausgeschlossen.

§. 59. Ebenfalls wenn Arrest durch Privatpersonen auf Schiff oder Gut gelegt wird. In beiden Artikeln ist jedoch der Fall vorgesehen, wo ein Versicherter in Schaden kommt durch Handlungen oder Fehler eines Dritten, mithin selbst ganz unschuldig ist. Dann bleibt der Versicherer zum Schadenersatz verpflichtet, „der Versicherte ist aber gehalten wenn der Versicherte es verlangt, und auf dessen Kosten, den Ersatz des Schadens von dem, der ihn verschuldet hat, zu fordern.“

§. 60. Innerer Verderb, Mäuse- oder Rattenfraß ausgeschlossen. „Im Fall aber der Schaden an innerem Verderb davon herrührt, daß das Schiff an Fortsetzung seiner Reise durch die im §. 59 angeführte Ursache (nämlich Anhaltung von höherer Macht), über drei Monate abgehalten worden, so bleibt die Verantwortlichkeit dem Versicherer der an jener Abhaltung unschuldigen Güter.“

§. 62. Aller Schaden, der den Schiffen oder Gütern durch des Schiffers, der Steuerleute, des Schiffsvolks Schuld, Versehen, Versäumniß und Mißhandlung, es sei auf was Weise es wolle, wiederfähret, bleibet zu der Assekurirenden Lasten, und muß von denenselben gut gethan werden. — Es wird ihnen aber der Regreß, gestaltenen Umständen nach, an den Schiffer, die Steuerleute und das Schiffsvolk billig vorbehalten. (Dieser Artikel ist, nebst manchen anderen, aus der Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 herübergenommen.)

§. 63. „Daferne, wegen nicht genugsamer Garnirung und übler Stauung der eingeladenen Güter, einiger Schaden entsteht; so sind zwar die Assekurirenden, vorhinerwähntermaaßen, verpflichtet, solchen Schaden zu vergüten; es soll aber der Assecurirte, vor der Bezahlung, alle Mühe anwenden, von dem Schiffer, oder aus dem Schiffe und den Frachtgeldern, die Ersetzung des Schadens zu erlangen.

„Woferne nun dieses nicht zureichte, oder daraus überall nichts zu erlangen wäre, so ist der Assecurirende den Schaden zu bezahlen schuldig.“

§. 64. Dasselbe Verfahren tritt ein, wenn Schaden entsteht, weil das Schiff nicht gehörig kalfatert gewesen, oder wenn nasse Waaren auf trockene gestaut waren.

§. 87. Havarie grosse wird nur ersetzt, wenn sie

auf Güter über 3 pCt. vom beitragenden Werth laut Dispache beträgt (s. Havarie grosse).

„ Casko, wenn sie über 3 pCt. von der Taxe in der Police beträgt.

„ Frachtgelder, desgl.

§. 90. Havarie particulaire. Bei Gütern muß die Beschädigung über 3 pCt. betragen, und zwar:

1) wenn sie den Bestimmungsplatz erreichen, von dem gesund taxirten Werthe, oder wenn die Taxe der Police höher ist, von dieser.
2) wenn sie im Nothhafen verkauft wurden, über 3 pCt. von der Taxe.

Alles ohne Nebenunkosten der Besichtigung, Taxation rc."

Beim Casko muß die Beschädigung nach Abzug des Unterschiedes alt für neu sich höher belaufen als 3 pCt. von der Taxe in der Police; ergiebt aber der von den Sachverständigen taxirte Werth des Schiffes im beschädigten Zustande mit Hinzuziehung der, sei es in der Havarie-grosse-, sei es in der Havarie-partikulaire-Dispache vergüteten Reparatur eine höhere Summe, von dieser letzteren;"

z. B. ein Schiff ist in der Police taxirt auf 10,000 ℛ;
im beschädigten Zustande sei es aber taxirt auf 12,000 ℛ
dazu Vergütung in Havarie grosse für Gekapptes 500 "
Havarie particulaire .... 300 "

wäre Gesammtwerth 12,800 ℛ

und da die Havarie particulaire 300 ℛ über diesen Werth keine 3 pCt. beträgt, so würde sie in Hamburg nicht vergütet werden.

„Bei der Fracht muß der Verlust sich höher belaufen als 3 pCt. von dem nach Charteparthie, Manifest oder Connoissement, oder der Taxe sich ergebenden oder sonst nach §. 105 zu ermittelnden Betrag;" (nämlich nach den üblich gewesenen Frachtansätzen, wenn keine Fracht geschrieben war.)

§. 94. „Falls die Versicherung von rohem und von gestampftem Zucker in Kisten und Fässern mit der Bedingung „frei von 3, 5 oder 10 pCt. Untergewicht" genommen ist, wird nur dann vom Versicherer Schaden ersetzt, wenn an dem beschädigten Zucker ein Untergewicht am Bruttogewicht des als Taxe in der Police bestimmten Quantums,

bei weißem Zucker über 3 pCt.,
bei gelbem und braunem Zucker über 5 pCt.,
bei Muscovaden aus Westindien über 10 pCt.

sich berechnet." ..... Schaden an beschädigten Zuckern, die nicht jenes bestimmte Untergewicht nachweisen, so wie auch Untergewicht an unbeschädigtem Zucker ersetzt der Versicherer nicht."

Beim Verkauf von Zucker im Nothhafen wird der Schaden ersetzt, sobald derselbe 5 pCt., bei Muscovaden 10 pCt. von der Werthtaxe übersteigt.

§. 99. „Bei flüssigen Waaren ersetzt der Versicherer die Extra-Leckage nur in dem Falle,

wenn das Schiff durch Stoßen auf den Grund oder durch stattgefundene An- oder Uebersegelung eine heftige Erschütterung erfahren hat, oder wenn das Schiff von höherer Macht arrestirt oder aufgebracht und länger als drei Monate vom Tage der Anhaltung festgehalten, oder wenn das Schiff in einem Nothhafen, den dasselbe wegen Kriegsgefahr oder wegen blokirten Bestimmungshafens anging, länger als drei Monate verbleiben mußte, oder die Waaren im Nothhafen entlöscht worden sind.

Bei Baumöl in Fässern ohne eiserne Reifen, bei Wein, Branntwein, allen Saat- und Terpentinölen, Thran, Theer, Syrob bezahlt der Versicherer in keinem Falle die ersten 10 pCt., bei Baumöl in Fässern mit eisernen Reifen nicht die ersten 5 pCt. (gewöhnliche Leckage).

Beim Verkauf im Nothhafen findet der vorgedachte Abzug von resp. 5 oder 10 pCt. nicht statt."

§. 100. Bei behaltener Ankunft des Schiffes wird Untermaß oder Untergewicht an unbeschädigten Gütern niemals vom Versicherer ersetzt.

§. 112. Dieser Artikel handelt vom Schaden am Casko. — Alles was Folge von Alter, Fäulniß, Wurmfraß, mangelhafter Ausbesserung rc. ist, kommt nicht zur Last des Versicherers...... „Der Versicherer ersetzt den Schaden nach der Taxe oder, falls die Rechnungen geringere Reparaturkosten nachweisen, nach den bezahlten Rechnungen. Ist aber das Schiff am Bestimmungsorte angekommen, so bleibt es dem Eigner überlassen, die Reparatur, wenn er es für gut findet, vorzunehmen. Der Schadenberechnung wird die Taxe zu Grunde gelegt, jedoch sind die Kosten der benöthigten Gelder nicht zur Verantwortlichkeit der Versicherers." ...

„Von der sonach taxirten und erwiesenen Beschädigung am Schiffe wird in der Schadenberechnung der dritte Theil für den Unterschied zwischen alt und neu abgezogen (mit Ausnahme bei Ankern, wofür nichts abgezogen, und bei Ankerketten, wofür nur ein Sechstel abgezogen wird), es sei denn daß das Schiff ganz neu sei und die erste Reise mache; jedoch wird die Reise von dem in der Nähe gelegenen Erbauungsplatze nach dem Ausrüstungs- oder Abgangshafen nicht mitgerechnet. Auch wenn das Schiff zwar nicht seine erste Reise macht, aber doch einzelne Theile des Rumpfes oder des Inventariums erwiesen ganz neu die erste Reise machen, so findet bei diesen Theilen, falls sie beschädigt werden, kein Abzug statt."

§. 103. „Schaden an Schiff oder Gut durch Feuer wird ersetzt, wenn solcher nach §. 90 über 3 pCt. beträgt. Bei partiellem Schaden am Schiff kommen hinsichtlich des Abzugs „alt für neu" die Bestimmungen des §. 102 in Anwendung."

§. 104. .... Segel, welche zerreißen, Anker, Taue ꝛc., welche brechen, werden nicht ersetzt, auch nicht, wenn das Zerrissene ꝛc. demnächst weggekappt werden mußte.

§. 112 b. „Der Versicherer auf Passagegeld (Fracht- und Verpflegungsgelder der Passagiere) ist in Havariefällen verpflichtet zu erstatten:

die Kosten der Landung der Passagiere, deren Beköstigung und Behausung im Nothhafen, und falls das Schiff seine Reise nicht fortsetzen könnte, auch die sämmtlichen Beförderungskosten derselben nach dem Bestimmungsorte der Police, sammt den etwa abseiten der Behörden dem Versicherten zur Last kommenden Kosten.

Jedoch ist der Versicherer, wenn nicht Anderes in der Police bestimmt worden, nur bis zum Belaufe seiner gezeichneten Summe verantwortlich.“

Das preuß. Allgem. Landrecht enthält im §. 2046. 47 und 48 die Vorschrift, daß leicht verderbliche Waaren bei einer Versicherung gegen Seegefahr genau nach Qualität und Quantität angegeben werden müsse. — „Für verderbliche Waaren sind zu achten: Getreide und alle Sämereien, alle Salze, als Zucker, Syrub, Vitriol, Alaun, Pott- und Weidasche; frische, getrocknete und eingemachte Früchte und Kräuter, Blumenzwiebeln und Wurzeln; alle getrocknete Gallerte, vornehmlich Leim und Lakritzensaft; alle Arten von Gummi; Rosinen, Wein, Oel, Flachs, Hanf, Käse, Wolle, getrocknete Fische, Häringe, Pelzwerk, ungetheertes Tauwerk und Kabelgarn, künstliche Instrumente, Papier und Bücher.“ Ist keine genaue Anzeige gemacht, so haftet der Versicherer nicht für Schaden, der aus der verderblichen Qualität entstanden ist.

§. 2209 bestimmt, daß wenn nichts besonders festgesetzt wurde, den Versicherer jeder Schaden trifft, den die Sache durch äußere Vorfälle erleidet, wozu nach §. 2210 Sturm, Ungewitter, Schiffbruch, An- und Ueberseglung, Treibeis, Strandung, Brand, Repressalien, feindliche Aufbringung oder Plünderung von Kriegsschiffen Kreuzern, Kapern und Seeräubern, Diebstahl und dergleichen gehört.

§. 2212. Schaden durch Schmuggeln wird dem Versicherten ersetzt, wenn er unschuldig ist. (Aehnlich 58. 59. des Hamb. Plans.)

In §. 2215—17 wird die Verbindlichkeit des Versicherers zur Ersetzung von Schaden ausgesprochen, welcher durch Zuthun Dritter entstanden ist, insofern diese nicht in Anspruch zu nehmen sind. Ausgenommen nach

§. 2218. 19, wenn Rheder und Befrachter ein grobes Versehen bei der Wahl resp. von Schiffer und Schiff begangen haben.

§. 2220. Abnutzung und Brechen von Schiffsgeräth ist nicht zu Lasten des Versicherers.

§. 2221. Dahin gehört auch das Brechen der Masten oder Taue, ingleichen der Verlust der Anker oder Segel, wenn der Schaden nicht durch Sturm, oder sonst durch außerordentliche Zufälle veranlaßt wird.

§. 2222—24. Schaden durch inneren Verderb, Mäuse- und Rattenfraß nicht zu Lasten der Versicherer.

§. 2225. „Ist aber die Reise durch Zufall ungewöhnlich verzögert worden, so muß der Versicherer auch dergleichen bei verderblichen Waaren aus solchem Aufenthalt entstandenen Schaden tragen."

§. 2226. Leckage ist nur, wenn sie durch Stoßen, Stranden oder anderes Unglück entstanden, zu Lasten des Versicherers.

§. 2274. Beträgt bei an sich verderblichen Waaren der Schaden nur 10, bei unverderblichen aber, ingleichen bei Caskoversicherungen, unter 3 pCt. von der versicherten Summe gerechnet, so kann der Versicherte keine Vergütung fordern.

Das holländische Handelsgesetzbuch stellt den Umfang der Verbindlichkeit des Versicherers wie folgt fest:

§. 637. „Für Rechnung des Versicherers sind alle Verluste und Schäden, die den versicherten Gegenständen zustoßen, durch Sturm, Unwetter, Schiffbruch, Strandung, durch Ueberfegeln, Ansegeln, Anfahren oder Antreiben, gezwungene Veränderung des Courses, der Reise oder des Schiffes, durch das Werfen von Gütern, durch Brand, Gewalt, Ueberschwemmung, Nehmung, durch Kaper, Räuber, Anhaltung auf Befehl von hoher Hand, Kriegserklärung, Repressalien; aller Schaden, erlitten durch Nachlässigkeit, Versäumniß oder Betrügerei des Schiffers oder der Schiffsleute, und, im Allgemeinen, durch alle von außen kommende Unfälle, welchen Namen sie auch haben mögen; es sei denn, daß durch die Bestimmung dieses Gesetzes, oder durch Bedingung in der Police der Versicherer einige dieser Gefahren nicht zu laufen hätte."

Solche Ausnahmen enthalten die folgenden Artikel:

638. 39. Abweichung von der versicherten Reise, ähnlich wie die Bremer und Hamburger Bedingungen.

640. Betrügerei des Schiffers, in Betreff der Versicherung auf Schiff und Fracht, es müßte denn in der Police anders bedungen sein. Doch ist eine solche Bedingung unerlaubt, wenn der Schiffer der einzige Eigner des Schiffes ist, oder für soweit er Antheil darin hat.

641. Dies wird auch auf Schaden an Rhedergütern ausgedehnt. Entsteht solcher durch Betrügerei des Schiffers, oder durch willkürliche Veränderung des Courses der Reise oder des Schiffes, so haftet der Versicherer auch dann nicht, wenn der Versicherte schuldlos ist; es müßte denn in der Police anders bedungen sein.

643. Leckage wird nur nach Stoßen, Schiffbruch, Stranden oder Löschen im Nothhafen vergütet, nach Abzug der ordinairen Leckage, die nach dem Ermessen von Sachverständigen festgestellt wird.

644. Versicherung von Waaren unter allgemeiner Benennung deckt nicht den Schaden an leicht verderblichen Waaren.

645. Havarie unter 3 pCt. ist nicht zu Lasten des Versicherers.

659. „Bei einer Versicherung auf einen Bodmereibrief steht der Versicherer nicht für die Betrügerei des Geldnehmers ein; es müßte denn anders in der Police bedungen sein."

660. „Die Veränderung der Reise durch den Geldnehmer auf Bodmerei hat gleichfalls die Folge, daß die Versicherung auf Bodmerei aufhört; die Police müßte denn andere Bedingungen darüber enthalten."

Das spanische Handelsgesetzbuch beschreibt im

Art. 861 den Umfang der Verbindlichkeit des Versicherers. Er haftet für alle Schäden, durch Sturm, Schiffbruch u. s. w. entstanden. (Aehnlich wie §. 637 des holländischen H.-G.) Doch wird Nachlässigkeit des Schiffers und der Schiffsleute nicht erwähnt.

Ausnahmen werden angegeben:

Art. 862. Willkürliche Abweichung; desgleichen Trennung von der Convoy ꝛc. und innerer Verderb, wenn es nicht anders bedungen.

Art. 864. Schaden durch mangelhafte Dokumente in Betreff der Versicherung des Caskos.

6) Aus den in der vorhergehenden Nummer auszugsweise mitgetheilten Gesetzesstellen ergiebt sich in allgemeinen Umrissen der Umfang der Gefahr des Versicherers; doch ist dabei zu bemerken, daß, wie auch häufig in den Gesetzen vorbehalten wird, die in den Policen enthaltenen Bedingungen und Clauseln zunächst bei Beurtheilung eines Entschädigungsanspruches maßgebend sind. Es ist demnach durchaus erforderlich, in jedem gegebenen Falle die Police zu Rathe zu ziehen. Ferner kommen bei Ausmittelung des Schadens die am Orte der Versicherung geltenden Usanzen in Betracht.

7) Die Aufmachung der Havarie-partikulair-Dispache geschieht in der Regel an dem Orte, wo die Versicherungsgesellschaft, welche den Risiko übernommen hat, sich befindet, und wenn es nicht anders bedungen wurde, nach den daselbst geltenden Gesetzen und Usanzen.

8) In den Bremer Bedingungen §. 74 bis 79 wird von der Entscheidung entstandener Streitigkeiten gehandelt, und als erste Instanz ausschließlich das Handelsgericht in Bremen bezeichnet; zugleich wird bestimmt, daß solche Beweis- und Gegenbeweismittel, welche nach kaufmännischer Ansicht ausreichen, als beweisend und genügend anerkannt

werden sollen, auch wenn dieselben nach den gewöhnlichen Regeln des Processes nicht genügen sollten; ferner daß die Appellation an das Oberappellationsgericht nur zulässig sein soll, wenn und soweit durch ein Erkenntniß des Obergerichts ein Urtheil des Handelsgerichts abgeändert worden ist, und in diesem Falle der Gegenstand der Beschwerde auf mindestens Tausend Thaler sich beläuft; endlich daß weder beim Obergerichte noch beim Oberappellationsgerichte auf Aktenversendung angetragen werden kann.

9) Es bleibt jetzt noch übrig, einige bemerkenswerthe Usanzen anzuführen, denn um diesen Gegenstand ausführlich zu behandeln, fehlt hier der Raum. Usanzen der Dispachencomptoire nennt man nämlich alle solche auf die Berechnung einer Havarie Einfluß habenden Annahmen und Formen, welche in den Gesetzen nicht ausdrücklich vorgeschrieben sind, und größtentheils auch dort nicht aufgeführt werden können, sollten sich sonst die gesetzlichen Bestimmungen nicht ins kleinste Detail verlieren, ohne doch die Materie zu erschöpfen.

In Bremen und Hamburg wird bei Partikulair-Havarien an Waaren, die den Bestimmungsplatz erreicht haben, vom taxirten Bruttowerth in gesundem Zustande der Bruttoertrag des Beschädigten abgezogen und der Unterschied zwischen beiden auf den versicherten Werth zurückgeführt (reducirt); ist aber der versicherte Werth höher als der taxirte gesunde Werth, so wird jener Unterschied nicht verhältnißmäßig vergrößert, sondern wie er ist, vergütet. In England gilt ebenfalls die Dispachirung über den Bruttowerth; doch wird dort der Unterschied verhältnißmäßig auch vom höheren Versicherungswerth vergütet. Wäre z. B. der gesunde Werth von 40 Ballen Caffee 800 ℛ und der Bruttoertrag 400 ℛ, so wäre der Unterschied oder Schaden 400 ℛ oder 50 pCt., und sind die Ballen mit 700 ℛ versichert, so vergütet der Versicherer davon 50 pCt. oder 350 ℛ. Sind aber darauf 900 ℛ versichert, so vergütet der Versicherer in Bremen deshalb nicht mehr als den wirklichen Schaden; müßte er statt dessen die 50 pCt. Schaden auch von dem zu hoch angenommenen Versicherungswerthe tragen, so wäre dies eine Versicherung der Conjunctur. Gleichwohl geschieht dies in England. Zur Begründung dieses Verfahrens führt man dort an, der Versicherer habe für die ganze Summe die Prämie bezahlt und er müsse deshalb auch im Verhältniß zur versicherten Summe entschädigt werden. In Holland wird Brutto gegen Netto dispachirt, d. h. vom Verkaufsertrage werden erst die Extraunkosten abgezogen und das Nettoprovenu mit dem gesunden Bruttowerth der Waare verglichen, sonst aber wie in Bremen und Hamburg verfahren.

Hinsichtlich der Extraunkosten besteht in Bremen die Usanz, daß solche Unkosten, die im gewöhnlichen Laufe des Geschäfts der Versicherte bei unbeschädigter Ankunft nicht würde gehabt haben, ihm vergütet werden; da nun Lagermiethe, Feuerassekuranz und dergleichen Unkosten mehr, in der Regel aufgewendet werden müssen, so sind diese von der Vergütung ein für alle mal ausgeschlossen, wenn sie auch in einzelnen Fällen, z. B. bei Speditionsgut, zu den wirklichen Extraunkosten gehören. Diese Usanz ist jedoch nicht unbegründet; denn es ist anzunehmen, daß der Marktpreis alle solche Unkosten in sich schließt, indem die Waare unmittelbar vor dem Verkauf taxirt wird, und alsdann schon aufs Lager gebracht worden ist. Ausgaben für Zollattest gehört bei Dispachirung über den Bruttowerth ebenfalls nicht zu den Extraunkosten.

Bei Aufmachung von Partikularschäden an Schiffen herrscht in Bremen und Hamburg der Gebrauch, von den Brutto-Reparaturkosten den Abzug für Verbesserung zu kürzen, und vom Rest den Ertrag von alten Materialien abzuziehen; eine Ausnahme giebt es in Bremen bei Berechnung einer neuen Kupferhaut, indem alsdann der Ertrag des alten Metalls vorab gekürzt und der Abzug für Verbesserung erst von der alsdann übrig bleibenden Summe gemacht wird.

Nebenunkosten bei der Reparatur eines Schiffes, als Verholen zum Zimmerplatz, Kaje- und Dockgeld, Pumperlohn ꝛc. werden in der Regel mit dem üblichen Abzug eines Drittels vergütet. Viele Schriftsteller verwerfen freilich diese Praxis als in der Theorie nicht begründet, denn man könne doch nicht bei dergleichen Unkosten von Verbesserung sprechen; aber mit Unrecht: denn sollten jene Ausgaben ohne Abzug gelten, so könnte der Zimmermannstaglohn mit demselben Recht auf Befreiung Anspruch machen, weil ja nur die im Schiff bereits befestigte Planke als Verbesserung gelten kann, und also der Ansicht jener Schriftsteller nach, der Abzug nur vom Kostenpreise der Planke selbst gemacht werden müßte. Um aber die Planke so weit zu bringen, daß sie als eine Verbesserung des Schiffes gelten konnte, muß sie doch nothwendigerweise gesägt, gehobelt, gebohrt und verbolzt werden, alles Arbeiten, die Taglohn erfordern; nnd wäre das Schiff nicht znm Zimmerplatz verholt worden, so hätte die Planke und alle zu deren Bereitung nöthigen Leute und Geräthschaften zum Schiffe gebracht werden müssen, was in den meisten Fällen viel mehr gekostet hätte als das Verholen des Schiffes. Es leuchtet aber ein, daß eigentlicher Zimmermannstaglohn ebensowohl dem Abzug unterworfen ist, als das Material; denn wo sollte sonst die Grenze sein, wenn man nur vom Material die Kürzung machen wollte? Die Planke schloß schon als sie auf dem Zimmerplatze ankam vielen

Arbeitslohn in sich, der dann aus demselben Grunde vom Abzug verschont bleiben müßte. Da aber mit diesem Taglohn alle Nebenausgaben, die eine Erleichteruug der Reparatur bezweckten, ebenfalls in der angebrachten Planke stecken, so ist auch von den Gesammtausgaben der übliche Abzug für Verbesserung zu machen. Der Abzug eines Drittels von allen Nebenunkosten der Reparatur lässet sich also wie gezeigt recht gut theoretisch begründen. Befreit von solchem Abzug sind nach Bremer Usanz nur die Unkosten der Besichtigung und Taxation, so wie die Aufmachungskosten; in Hamburg ist Taxation und Aufmachung zur Hälfte zu Lasten des Versicherten.

Siehe auch die Artikel: Attest, Ausbesserungskosten, Beschädigung, Bruttowerth, Cumulation, Extraunkosten, Kupferhaut, Leckage, Reparatur, Schadhaft, Segel, Slitage, Taxation, Totalverlust, Untauglich, Verderb, Verstärkung, Wurmfraß.

Helder. Hafenort in Holland, am Eingange der Zuyder See. 1850. Unkosten eines mit Havarie von Batavia eingelaufenen Schiffes von 260 Rockenlasten;

Bestand der Ladung: 2974 S. Caffee, 850 Kb. Zucker, 24 Legger Arrak, 1851 B. Stuhlrohr, 152 S. Cubeben. Werth 63,103 ℳ.

Lootsgeld zum Hafen und Einklariren 56. 50. Lootshülfe 60. fl. 116. 50
desgl. aus See 192. 70. Ausgehend 35. 35. Verholen 25.
Clariren 11. 50 .... „ 264. 55
Hafengeld in Nieuwediep 32. 40. Das Schiff zu messen 15. 85 „ 48. 25
Schleusengeld 44. 85. Gemeindeabgabe in Helder 6. 80 „ 51. 65
ganzes Lastgeld, Syndikat, Stempel 415. 22
(ein Theil der Ladung blieb in Holland; sonst sind Schiffe, die nur aus Noth binnen liefen, davon befreit; diese Abgabe ist vom 1. Januar 1856 abgeschafft.)
Feuer- und Bakengeld 95. 21
Hafengeld 30. 90. Gesuch zum Lossen 16. 10 47. —
Clariren 60. Erlaubnißschein für Proviant 22. 70 82. 70
fl. 614. 13
Arbeitslohn beim Lossen und Laden .... „ 808. 60
Lagermiethe .... „ 630. 50
Zollbedienten für Aufsicht, Zollhausunkosten .... „ 153. 30
Verklarungskosten 54. 80. Schiffsbesichtiger 169. 95.
Ladung und Luken 93. 95 .... „ 318. 70
Commission für Vorschuß 5 pCt. .... „ 150. 31
fl. 3156. 49

Helgoland; engl. Heligoland. Insel in der Nordsee, vor den Mündungen der Elbe und Weser.

Schiffe, die mit Sturm aus Westen und dicker Luft die Weser oder Elbe nicht einsegeln können, und in Gefahr kommen auf Strand zu treiben, finden hinter Helgoland zur Noth einen Ankerplatz. Schießt dann aber der Wind ins Nord und Nordosten, so gerathen sie in Gefahr, auf die Sandbank geworfen zu werden.

Helsingör; engl. Elseneur; franz. do. Verzollungsstation am Sunde. Rechnungsart, Maß und Gewicht wie unter Dänemark.

Lootsgeld von Dragoe		vom 1. April bis 30. Sept.	1. Oct. bis 30. März
Schiffe unter 8 Fuß...	Rb.⁄	11. 78	14. 92
von 8 bis 9 „ ...	„	13. 16	16. 75
„ 9 „ 10 „ ...	„	14. 50	18. 56
„ 10 „ 11 „ ...	„	15. 84	20. 37
„ 14 „ 15 „ ...	„	21. 28	27. 59
„ 20 „ 21 „ ...	„	32. 77	42. 92

Quarantaine. Die Station dafür ist Kansoe bei Gothenburg, doch kann die Observations-Quarantaine von 4 Tagen bei Helsingör vollzogen werden. Unkosten sind zusammen Rb.⁄ 31. 80.

Frei von Quarantaine sind alle nach dänischen Häfen bestimmte Schiffe; Schiffe, die aus den nördlichen Häfen Europas kommen, mit Einschluß der Ostsee, England und der Westküste Frankreichs.

Commission für Auszahlungen 2 bis 3 pCt.

Verklarungskosten 2c. 20 Rb.⁄ incl. Gerichtskosten.

Arbeitslohn beim Lossen 1 Rb.⁄ pr. Tag.

Holländisches Seerecht. Dasselbe findet sich in dem seit dem 1. October 1838 geltenden Handelsgesetzbuch (Wetboek van Koophandel) §. 309 bis 763, welche das 2te Buch „Von den aus der Schifffahrt entstehenden Rechten und Pflichten" in 13 Titeln enthalten. Als Quellen dieser Gesetze ist das Wisbysche Recht, die Verordnung Carls V. vom 19. Juli 1551 und von Philipp II. vom 30. October 1563 zu nennen, ferner die Statuten der einzelnen Städte und die allgemeinen Gewohnheitsrechte.

Verwer, in der Amsterdamer Ausgabe von 1730, führt die niederländischen Seerechte in folgender Ordnung an:

I. Eigentliches Wisbysches Seerecht, welches in 12 Artikeln die Pflichten und Rechte der Schiffsleute feststellt, auch bereits die Verhaftung von Seeleuten bei segelfertigen Schiffen verbietet, wenn sie Schulden halber geschehen soll; bei Vermiethen eines Schiffes für den Sommer endigt dieser am Martinitage; wer ein Schiff für einen bestimmten Zeit-

raum miethet, der kann es für diesen Zeitraum vermiethen an wen er will; wird aus Noth gekappt oder geworfen, so soll Schiff und Gut dazu beitragen.

II. Das Seerecht von Damme in Flandern (die Vonnissen van den Waterrechte ten Damme in Vlaendern) in 24 Artikeln.

Dieses kennt schon Rhedereien. Der angestellte Schiffer darf das Schiff nicht verkaufen, wohl aber, wenn er Proviant nöthig hat, die Taue. Beim Schiffbruch sollen die Schiffsleute bergen helfen. Die Kaufleute können dann ihr Gut zu sich nehmen, müssen aber den Schiffer befriedigen, will er aber das Schiff herstellen lassen, und dies kann in kurzer Frist geschehen, so ist er befugt, die Güter zum Bestimmungsplatz zu bringen; auch darf er ein anderes Schiff dazu annehmen, und in beiden Fällen verdient er die volle Fracht. — Vor dem Werfen soll der Schiffer die Kaufleute fragen; geben sie ihre Zustimmung nicht, so soll darum der Schiffer das für nöthig gehaltene Werfen nicht unterlassen, er muß aber nebst zwei Schiffsleuten beschwören, daß der Seewurf zur Rettung von Schiff, Leben und Gut vorgenommen sei. — Auch vor dem Kappen soll der Schiffer die Kaufleute, oder wenn keine an Bord sind, den Steuermann und die Mehrzahl der Schiffsleute herbeirufen und ihnen die Noth zeigen und sagen, es geschehe zur allgemeinen Rettung. — Bei Anspruch auf Vergütung von Leckage ist der Schiffer nur frei, wenn er mit drei oder vier von den Kaufleuten dazu gewählten Schiffsleuten schwört, daß mangelhafte Stauung nicht Schuld daran sei. — Wird ein vor Anker liegendes Schiff angesegelt, und es entsteht Schaden, und der Wein im Schiffe läuft aus den Fässern, so soll der Schaden über beide Schiffe getheilt werden; kann sich aber der ansegelnde Schiffer nicht durch Verklarung rechtfertigen, so muß er den Schaden allein tragen. — Außerdem enthält dieses Seerecht von Damme mehre Vorschriften in Bezug auf Behandlung der Schiffsmannschaft, welche theils veraltet, theils in jetzigen Musterrollen zu finden sind.

III. Uebereinkunft zwischen Schiffer und Kaufleute über das was sie als Seerecht begehren. Enthält in 36 Artikeln nähere Bestimmungen über Schiffbruch; Seewurf: Geld soll zur Hälfte beitragen; Kosten der Admiralitätschaft sollen wie beim Seewurf vertheilt werden; wenn ein Schiffer im Rückstande ist, und Güter gegen Verpfändung des Schiffes verkauft, so soll er die Bezahlung am ersten Bestimmungsplatze leisten, insofern das Schiff so viel zu Lande bringt. — Kühlgeld bei Rocken wird festgesetzt; ferner das Windegeld; wenn ein Schiff, das im Hafen liegt, triftig wird, und ein anderes Schiff beschädigt, so sollen beide den Schaden tragen; Jeder zur Hälfte.

Wer keine Boje auf dem Anker hat, muß im Fall Schaden dadurch entsteht, die Hälfte desselben tragen.

Ein Schiff, das Skagen passirte oder von Norwegen kam, soll innerhalb 14 Tagen gelosset und die Fracht bezahlt werden; desgleichen alle Seeschiffe. — Ein Schiff von Hamburg und anderswo her in 8 Tagen. — Lossen aus Noth soll wie Seewurf vergütet werden. — Aus dem Dienst können Schiffsleute treten, wenn einer ein Schiff kauft und es selbst führen will; und wenn einer heirathet und am Lande bleiben will; doch empfangenen Lohn muß er zurückgeben. Das Verhältniß zwischen Rheder und Schiffer wird schon näher geordnet. Weigert sich der Rheder das Schiff auszurüsten, so kann der Schiffer, der Mitrheder zur Hälfte ist, dies thun; der Rheder ist aber verpflichtet, für den auf seine Hälfte fallenden Theil der Kosten Bürgschaft zu leisten.

Ferner: Die Verordnung Karls V. von 1551 und diejenigen Philipps II. von 1563.

Hier kommen schon nähere Bestimmungen über Frachtzahlung in Fällen von Anhaltung und Arrest vor; auch wird schon näher festgesetzt wie der in Havarie grosse fallende Schaden vertheilt werden soll; alle verlornen und geretteten Güter sollen nach dem Marktpreis des Bestimmungsplatzes geschätzt und davon Fracht und andere Unkosten abgezogen werden; hinzuzufügen ist dann der rechte Werth des Schiffes, oder die ganze Fracht, wie es dem Kaufmann zu bestimmen beliebt. Die Berechnung der Havarie grosse soll durch unpartheiische Schiffer und Kaufleute geschehen. — Gemünztes Geld soll nach seinem innern Werth beitragen; ausgenommen dasjenige was einer für gewöhnlich bei sich trägt. — Geworfene Decklast soll nicht in Havarie grosse vergütet werden. — Das Versicherungswesen wird auch schon gesetzlich geordnet: Güter, die zur Zeit der Versicherung schon in Gefahr sind, sollen nicht versichert werden können. Veränderung der Reise wird verboten; Versicherung über den gewöhnlichen Werth ebenfalls; innerhalb 15 Tagen müssen die versicherten Güter, wo möglich, gelosset werden; bei doppelter Versicherung soll die erste in Kraft bleiben; der Ristorno ist auch schon bekannt; über das Anleihen von Geld auf Bodmerei werden specielle Vorschriften gegeben.

Durch diese gedrängte Uebersicht des Hauptinhaltes jener alten Seerechte zeigt sich die stufenweise Ausbildung des jetzt geltenden Gesetzes, wie solches im Handelsgesetzbuch niedergelegt ist; es sind eine Menge der alten Vorschriften darin aufgenommen, theils dem Wesen nach unverändert, theils den neueren Verhältnissen angepaßt.

Honolulu. Hafen und Handelsplatz auf den Sandwich-Inseln.

Rechnungsart, Maß und Gewicht wie unter den Vereinigten Staaten von Amerika.

Kajegeld während der Reparatur pr. Tag 9 $ 30.

" beim Kielholen 11 $ 30.

Zimmermannstaglohn 5 $.

Commission für Auszahlungen 5 pCt.

Aufgeld für in Zahlung gegebene Wechsel auf Nordamerika oder Europa ca. 10 pCt.

Honoriren (einen Wechsel); engl. to honour (a bill); franz. honorer; span. honrár. So viel als einen Wechsel acceptiren, bezahlen; im engeren Sinne: die Annahme eines Wechsels von der darauf verzeichneten Nothadresse. Derjenige, zu dessen Ehren die Annahme geschieht, wird Honorat genannt. Nach deutschem Wechselrecht Art. 56 bis 65 muß bei einem Wechsel, der wegen Nichtannahme protestirt wird, der aber eine auf den Zahlungsort lautende Nothadresse enthält, ehe Sicherstellung verlangt werden kann, die Annahme von der Nothadresse gefordert werden. Die Ehrenannahme von Seiten einer nicht auf dem Wechsel als Nothadresse benannte Person braucht der Inhaber nicht zuzulassen. Der Ehrenacceptant muß den Honoraten von der geschehenen Intervention benachrichtigen; hat er es unterlassen in seinem Accept zu bemerken, zu wessen Ehren die Annahme geschieht, so wird der Aussteller als Honorat angesehen. — Der Ehrenacceptant wird den sämmtlichen Nachmännern des Honoraten durch die Annahme wechselmäßig verpflichtet, doch muß ihm spätestens am zweiten Werktage nach dem Zahlungstage der Wechsel zur Zahlung vorgelegt werden. Der Ehrenacceptant, welcher nicht zur Zahlungsleistung gelangt, weil der Bezogene oder ein anderer Intervenient bezahlt hat, ist berechtigt, von dem Zahlenden eine Provision von 1/3 pCt. zu verlangen. S. Interveniren.

Hospitalkosten; engl. hospitalcharges. Werden Seeleute im Dienste des Schiffers krank, und müssen sie zur Heilung ans Land und in ein Hospital geschafft werden, so sind die Unkosten nach allen Gesetzen nicht zu ihren Lasten. Ein anderes ist es, wenn sie die Krankheit selbst verschuldet haben.

In der Regel sind die Hospitalkosten zu Lasten des Rheders; wurden aber Seeleute bei Vertheidigung des Schiffes gegen Feinde oder Seeräuber verwundet, so werden die Heilungskosten nach den Gesetzen einiger Länder in Havarie grosse aufgenommen. S. Havarie grosse.

In einzelnen Häfen kommt es vor, daß von allen einkommenden Schiffen eine Hospitalabgabe erhoben wird; diese ist am Bestimmungs-

platz zu Lasten des Rheders; im Nothhafen jedoch pflegt sie, wie andere Hafenunkosten, in Havarie grosse aufgenommen zu werden.

Hülflohn; engl. remuneration for assistance. In einigen Strandordnungen und Seerechten wird der Unterschied zwischen Hülflohn und Berglohn besonders hervorgehoben. Ersterer wird bezahlt für geleistete Dienste in allen Gefahren, die noch nicht den äußersten Grad erreicht haben, und wird bestimmt nach der Bereitwilligkeit und Eile, mit welcher die Hülfe geleistet wurde und nach der dabei nothwendigen Mannschaft. Berglohn dagegen wird nur in Strandungsfällen mit Schiffbruch, oder wenn die Mannschaft das Schiff bereits verlassen hatte, oder von seetriftigen Gütern bezahlt, und wird nach der ausgestandenen Mühe und Gefahr und dem Werth des Geborgenen bestimmt.

In der englischen Navigationsakte von 1854 findet sich diese Unterscheidung nicht, und sie ist dort auch nicht nöthig, weil die Gesetze nichts vom Werth des Geborgenen erwähnen und kein Maximum feststellen. Die Betheiligten müssen sich über den Berglohn vergleichen; gelingt dies nicht, so gehören Forderungen unter 200 £ vor den Friedensrichter, höhere vor das Oberadmiralitätsgericht, oder wenn die Partheien wollen, vor den Friedensrichter. Hülflohn bei Gefahren, denen Schiff und Ladung ausgesetzt waren, gehört zur Havarie grosse.

Die hannoversche Strandordnung enthält in §. 60—68 Bestimmungen über Hülflohn, die im Wesentlichen wie folgt:

Berglohn kann gefordert werden in Fällen von Scheiterung; in Strandungsfällen, wo solche Gefahr ist, daß die Mannschaft das Schiff hat verlassen müssen; von antreibenden unbekannten Schiffen; von Gütern, die in See aus verlassenen Schiffen oder aus sinkenden Schiffen geborgen wurden; — Hülflohn dagegen in allen anderen Fällen, in welchen einem in Gefahr gerathenen Schiffe Hülfe geleistet wird, namentlich wenn ein Schiff zwar auf den Strand oder auf eine Sandbank geräth, jedoch wieder flott gemacht wird, es mag übrigens ein Theil der Ladung gelöscht sein oder nicht. Vergleiche über Berglohn und über Hülflohn bedürfen der obrigkeitlichen Genehmigung; wird ein Vergleich nicht geschlossen oder der geschlossene nicht genehmigt, so ist der Berglohn und Hülflohn durch die Obrigkeit nach billigem Ermessen festzustellen, vorbehältlich der Berufung an die Landdrostei. — Bei der Feststellung sind die Schwierigkeit und Gefahr der Hülfe, die Eile, mit welcher dazu geschritten ist, auch die Zeit und Personenzahl, welche dazu nöthig gewesen, zu berücksichtigen. — Der Hülflohn darf nicht in Verhältnißtheilen vom Werthe des gefährdet gewesenen Gutes bestehen. — Berglohn und Hülflohn ist in Gelde zu entrichten; nur

unter besonderen Umständen kann ausnahmsweise Naturalvergütung obrigkeitlich zugelassen werden.

Hull. Hafen- und Handelsstadt am Humberflusse, an der Ostküste Englands.

Unkosten eines daselbst mit Havarie angelaufenen Schiffes von Laguna: Bestand der Ladung: 16,707 1/2 Quintal Blauholz. Werth 15,985 ℳ.

Lootsgeld einkommend 4. 10, ausgehend 3. 13	£	8.	3.	—
Dampfschlepplohn einkommend 2. 1. 8, ausgehend 2. 1. 8	"	4.	3.	4
Lossen von 670 Tons Blauholz à 1 s., Kajegeld 10 d.	"	61.	8.	4
Fuhrlohn zum Entrepot 41. 17. 6, Aufstapeln à 6 d. 16. 15	"	58.	12.	6
Fuhr- und Arbeitslohn beim Laden à 1/2 d.	"	41.	17.	6
Kajegeld à 5 d., Lagermiethe 7 Wochen, 2 d. pr. Woche	"	53.	—.	10
Arbeitslohn beim Stauen	"	45.	14.	—
Protest und Verklarung 4. 6. 1, Besichtigungsgebühren 9. 9	"	13.	15.	1
Dock- und Hafengeld 43. 18. 6, Tonnen- und Bojegeld 1. 6	"	44.	19.	6
Zollbedienten-Aufsicht	"	7.	19.	—
Commission für Vorschuß 2 1/2 pCt., Bankcommission 1/4 pCt.	"	9.	6.	8
Commission für Bemühung	"	30.	—.	—
	£	378.	19.	9

Imaginairer Gewinn; engl. imaginary profits; span. ganancias calculadas oder imaginarias. Der Nutzen, den die Güter nach der Ansicht des Kaufmanns am Bestimmungsplatz abwerfen müssen. Um sich diesen eingebildeten Gewinn, den er aber nach glücklicher Ankunft des Schiffes wahrscheinlich verdienen kann, für den Fall von Unglück zu sichern, gab es in früheren Zeiten überall kein Mittel. Jetzt kann der Kaufmann in allen Ländern, wo die Versicherung des imaginairen Gewinnes gesetzlich erlaubt oder doch nicht geradezu verboten ist, wie ausnahmsweise in Spanien und Frankreich, sich vor Verlust schützen.

In §. 29 der Bremer Vrd. findet sich folgende Vorschrift über derartige Versicherungen: „Soll imaginairer Gewinn mit versichert werden, so kann solches durch die Beifügung „einschließlich imaginairer Gewinn" bis zu 10 pCt. von dem, wie oben festgestellten Versicherungswerth geschehen (nämlich dem taxirten Werth oder dem Einkaufswerth mit allen Unkosten bis an Bord). Will aber der Versicherte bei einer vorläufigen Versicherung einen höheren imaginairen Gewinn decken, so müssen die Procente ausgesprochen werden."

Und in §. 31: „Imaginairer Gewinn kann auch abgesondert von den Gütern versichert und taxirt werden, nur muß dabei speciell auf-

gegeben werden, auf welche Güter derselbe gilt und ob, wo, und wie dieselben anderweitig versichert sind.

Gehen die Güter unterwegs verloren, es sei durch Zufälligkeiten der Elemente, oder durch willkürliche Aufopferung bei dem Versuch zur Rettung von Schiff und Ladung, so wird der darauf versicherte erwartete Gewinn, oder, in letzterem Falle, so viel dessen nicht mit in Havarie grosse vergütet worden, als Totalschaden bezahlt. Findet ein Verkauf der Güter im Nothhafen statt, so wird der etwaige Gewinn darauf gegen den versicherten Gewinn in Abrechnung gebracht. Erreichen dagegen die Güter ihre Bestimmung in beschädigtem Zustande, so wird der theilweise Schaden auf erwarteten Gewinn mit eben so viel Prozenten, wie auf die Güter selbst, bezahlt, jedoch nur bis zur vollen Entschädigung des Versicherten".

Hier ist also das Verfahren bei Regulirung der verschiedenartigsten Ansprüche deutlich genug vorgeschrieben, so ausführlich wie es in einem Gesetzbuche geschehen konnte. Es ist nur noch zu bemerken, daß die Bestimmung: „von aufgeopferten Gütern soll der nicht in Havarie grosse vergütete imaginaire Gewinn ersetzt werden", überall da in Anwendung kommt, wo die Havarie grosse an einem Platz aufgemacht wird, dessen Usanz den Seewurf nach der Factura vergütet. Ferner, daß die Bedingung, welche bei den versicherten Waaren in Anwendung kommt, ob solche z. B. frei von Beschädigung außer im Strandungsfall, frei von den ersten 10 pCt. u. s. w. versichert sind, sich auf den versicherten imaginairen Gewinn überträgt; deshalb heißt es, der theilweise Schaden auf denselben soll mit eben so vielen Prozenten, wie auf die Güter selbst, bezahlt werden —. „Jedoch nur bis zur vollen Entschädigung des Versicherten"; dies ist so zu verstehen: Ergiebt sich aus der Taxation des gesunden Werthes, welchen die Waaren am Bestimmungsplatz würden gehabt haben, daß der versicherte Gewinn bei gesunder Ankunft der Waaren gar nicht oder zum Theil nicht realisirt worden wäre, so kann der Versicherte, wenn die Waaren beschädigt ankommen, keinen Anspruch auf Ersatz des Ausfalls machen; denn der Versicherer übernimmt nur die Gefahren der See, nicht aber die Garantie einer günstigen Conjunctur.

Der Allgemeine Hamb. Plan enthält im §. 106 ähnliche Bestimmungen in Betreff der zu leistenden Entschädigung. Nämlich: Erreichen die Güter beschädigt den Bestimmungsplatz, so werden dieselben Prozente wie von den Gütern bezahlt; kann der Gegenstand, welcher dem versicherten Gegenstand zum Grunde liegt, wegen solcher Seeschäden, wofür der Versicherer verantwortlich ist, den Bestimmungsplatz nicht erreichen, so wird die gezeichnete Summe bezahlt; liefert aber ein Verkauf

im Nothhafen nach Abzug von Verkaufskosten, Zoll und Fracht mehr als die Taxe der Police ohne Gewinn beträgt, so kommt der Ueberschuß auf den imaginairen Gewinn in Abrechnung; der imaginaire Gewinn wird ferner als Totalverlust vergütet, wenn geworfene oder zur Bestreitung von Kosten im Nothhafen verkaufte Güter in Havarie grosse zum Einkaufswerth vergütet sind. Werden solche Güter zum Marktpreise vergütet, so ist der Versicherer so weit vom Schadenersatze frei, als solche Vergütung den versicherten imaginairen Gewinn deckt.

Das holländische Handelsgesetzbuch führt im §. 593 den erwarteten Gewinn als einen der Gegenstände der Versicherung auf. Nach §. 615 muß Versicherung auf erwarteten Gewinn separat in der Police taxirt werden, mit besonderer Angabe, auf welche Güter sie geschlossen wird. In Ermangelung dessen ist die Versicherung nichtig. Ist bestimmt worden, daß Alles, was den angegebenen Werth der Güter übersteigt, als Gewinn gelten soll, so ist die Versicherung gültig für den Werth der versicherten Gegenstände; aus dem Ueberschuß jedoch ist der beweisbare Betrag des erwarteten Gewinnes zu bilden, nämlich wie §. 621 und 622 vorschreiben, durch anerkannte Preiscourante, oder in deren Ermangelung durch Taxation; ergiebt sich dann, daß bei behaltener Ankunft der Gewinn weniger oder gar nichts betragen haben würde, so ist der Versicherer in solchem Maße von Zahlung frei. — Nach §. 633 fällt die Zeit des Anfanges und des Endes der Gefahr auf erwarteten Gewinn mit der dazu für die Güter bestimmten Zeit zusammen.

Das preuß. Recht ist in dieser Materie sehr dürftig, es erlaubt §. 1991 Versicherung auf imaginairen Gewinn, wenn sie ausdrücklich darauf geschlossen und zugleich der Gegenstand, von welchem der Gewinn erwartet wird, bestimmt angegeben werden. — Ueber Regulirung von Schäden enthält es nichts.

Aus Obigem geht hervor, daß in Bremen und Hamburg die Grundsätze, nach welchen ein Schaden auf imaginairen Gewinn aufzumachen ist, am deutlichsten dargelegt sind. Es ergiebt sich aus diesen Grundsätzen die für den Geschäftsmann wichtige Thatsache, daß es bei Verunglückung der Waare, von welcher der Gewinn gehofft wird, keines Beweises bedarf, daß bei glücklicher Ankunft der Waare wirklich ein Gewinn und in dem versicherten Betrage würde stattgefunden haben.

Zweifelhaft kann es dagegen erscheinen, wie es gehalten wird, wenn z. B. von einer Rockenladung, auf welche imaginairer Gewinn versichert wurde, ein Theil geworfen wird, und ein Theil im Schiff den Bestimmungsplatz zur Zeit eines so niedrigen Marktpreises erreicht, daß

der versicherte imaginaire Gewinn durch den Verkauf nicht würde realisirt worden sein. Soll dann der Versicherer einen theilweisen Totalverlust auf imaginairen Gewinn ersetzen? Nach §. 31 der Bremer Bed. scheint dies der Fall zu sein. Aber besieht man den Artikel genauer, so findet man, daß nur die Rede davon ist, wenn die Güter, also sämmtliche Güter, worauf Gewinn versichert wurde, geworfen worden sind. Und dann ist doch auch der Schlußsatz, daß nur bis zur vollen Entschädigung des Versicherten der Ersatz geleistet werden soll, hierher zu ziehen.

Deutlicher ist schon der §. 106 des Hamb. Plans, der gleich nachdem vom Werfen gesprochen wurde, des weiteren Verfahrens gedenkt.

In den Vereinigten Staaten von Amerika herrscht dasselbe Prinzip in Betreff von versichertem imaginairen Gewinn. Wer ein Interesse im erwarteten Gewinn besitzt, hat dadurch ein versicherbares Interesse, und im Fall die Waare den Bestimmungsplatz nicht erreicht, braucht nicht nachgewiesen zu werden, daß ein Gewinn in der That gemacht worden wäre, hätte die Waare das Reiseziel erreicht.

In England muß dagegen, nach Philipps und Benecke-Nolte, ein solcher Beweis geliefert werden.

Import; engl. do. Einfuhr; daher: Importartikel, Gegenstände der Einfuhr. Importiren, einführen (ins Land).

Indossement; engl. indorsement; franz. endossement. Indossiren, engl. to endorse; span. endoso, giro. Sollen Wechsel, Connoissemente oder sonstige Werthpapiere übertragen werden, so muß dies durch Indossement geschehen, d. h. der Inhaber bemerkt die Uebertragung auf der Rückseite solcher Dokumente, woraus auch der obige Ausdruck seine Erklärung findet, denn dosso heißt im Italienischen der Rücken. Dies Indossement geschieht entweder mit Bezeichnung der Person, zu Gunsten welcher die Uebertragung vorgenommen wird, oder durch bloße Namenszeichnung des Uebertragenden, welches letztere „Blanco-Indossement“ genannt wird.

Die allgemeine deutsche Wechselordnung enthält in den Artikeln 9 bis 17 über das Indossement gesetzliche Vorschriften, wovon hier aufzuführen ist:

Derjenige, dem ein Wechsel bezahlt werden soll, kann denselben an einen Anderen durch Indossement übertragen. — Hat der Aussteller jedoch im Wechsel durch die Worte: „nicht an Ordre“ oder durch gleichbedeutende Ausdrücke die Uebertragung untersagt, so hat das Indossement keine wechselrechtliche Wirkung. — Durch Indossement gehen alle Rechte aus dem Wechsel auf den Indossatar über. — Der Indossant

haftet jedem späteren Inhaber des Wechsels für dessen Annahme und Zahlung wechselmäßig. Hat er aber dem Indossement die Bemerkung „ohne Gewährleistung“, „ohne Obligo“ oder einen gleichbedeutenden Vorbehalt hinzugefügt, so ist er von der Verbindlichkeit aus seinem Indossement befreit. — Ist dem Indossement die Bemerkung: „zur Einkassirung“, „in Prokura“ oder eine andere, die Bevollmächtigung ausdrückende Formel beigefügt worden, so überträgt das Indossement das Eigenthum an den Wechsel nicht; doch ist der Indossatar befugt zur Protesterhebung und Einklagung der Wechselschuld, und diese Befugniß kann er durch ein weiteres Prokura-Indossement einem Anderen übertragen. Dagegen ist derselbe zu weiterer Begebung durch eigentliches Indossement selbst dann nicht befugt, wenn dem Prokura-Indossement der Zusatz „oder Ordre“ hinzugefügt ist.

Art. 75 und 76. Bei falscher oder verfälschter Unterschrift des Ausstellers behält dennoch das ächte Accept und die ächten Indossamente die wechselmäßige Wirkung. — Sind falsche Accepte oder Indossemente auf einen Wechsel, so bleiben sämmtliche Indossanten und der Aussteller, deren Unterschriften ächt sind, wechselmäßig verpflichtet. Bodmereibriefe sind wie Wechsel übertragbar. Siehe den Artikel Bodmerei, Nr. 4.

Connoissemente können ebenfalls durch Indossement übertragen werden. S. d. Art. Connoissement Nr. 12.

Inhaber eines Wechsels; engl. bearer of a bill; franz. porteur; span. tenedor. Die Rechte und Pflichten des Inhabers eines Wechsels sind in der deutschen Wechselordnung Art. 18—20, 36—40 festgestellt.

Er ist berechtigt, den Wechsel dem Bezogenen sofort zur Annahme zu präsentiren und in Ermangelung der Annahme Protest erheben zu lassen. Dazu berechtigt der bloße Besitz eines Wechsels. Verpflichtet zur Präsentation ist er nur bei Wechseln, die auf eine bestimmte Zeit nach Sicht laufen. Solche Wechsel müssen nach Maßgabe der im Wechsel enthaltenen Bestimmungen präsentirt werden; fehlt solche Bestimmung, so müssen sie binnen zwei Jahren nach der Ausstellung zur Annahme präsentirt werden.

Ferner (36—40): In Betreff der Zahlung wird der Inhaber eines indossirten Wechsels durch eine zusammenhängende, bis auf ihn heruntergehende Reihe von Indossementen als Eigenthümer des Wechsels legitimirt. — Ausgestrichene Indossemente werden bei der Prüfung der Legitimation als nicht geschrieben angesehen. — Eine angebotene Theilzahlung darf der Inhaber eines Wechsels nicht zurückweisen. Die geleistete Theilzahlung kann der Schuldner auf dem Wechsel verzeichnen, und sich Quittung auf einer Abschrift des Wechsels geben lassen.

Interesse; engl. interest; franz. intérêt; span. interés. Zur Gültigkeit einer Versicherung ist es zunächst erforderlich, daß der Versicherte ein versicherbares Interesse in dem betreffenden Gegenstande der Versicherung besitze. Dies Interesse muß er im Fall von Anspruch auf Schadenersatz zur Genüge beweisen können; er muß ferner beweisen können, daß zur Zeit des Verlustes das versicherte Interesse in der That vorhanden war.

Der Rheder hat als solcher ein versicherbares Interesse an Schiff und Fracht; zum Beweise desselben dient ihm der Bielbrief oder der Kaufbrief in Betreff des Ersteren; und das Manifest und die Connoissemente wegen der Fracht. Hat dagegen Jemand dem Rheder eine Summe Geldes zur Instandsetzung des Schiffes vorgeschossen, und sein Geld bei der Abfahrt des Schiffes noch nicht zurückerhalten, so ist er allerdings bei der glücklichen Beendigung der Reise interessirt, insoweit diese den Rheder in den Stand setzt, aus der verdienten Fracht das Anlehen zu erstatten; aber er erlangt dadurch kein versicherbares Interesse im Schiff; er kann sein Darlehn nur als Vorschuß an den Rheder, oder als Vorschuß auf Fracht versichern lassen um sich gegen Verlust zu decken; weiter geht sein Recht nicht.

Der Eigenthümer einer Waare hat als solcher ein versicherbares Interesse in der Waare; und zum Beweise dient ihm die Factura und das Connoissement; hat Jemand Geld darauf vorgeschossen, so kann er nicht die Waare selbst, wohl aber seinen Vorschuß als solchen versichern lassen.

Wie das versicherbare Interesse im imaginairen Gewinn, in Bodmereigelder, Commissionen und anderen Gegenständen zu ermitteln und zu beurtheilen ist, ergiebt sich aus Obigem von selbst. Es ist ferner zur Gültigkeit einer Versicherung nöthig, daß das Interesse ein l e g a l e s sei. Das heißt es muß gesetzlich erlaubt sein, den Gegenstand, in welchem Jemand ein Interesse besitzt, versichern zu lassen. Wäre es z. B. nach den Bedingungen einer Versicherungsgesellschaft einem Rheder nicht gestattet, das letzte Achtel vom Werth seines Schiffes versichern zu lassen, und er thäte dies dennoch, so würde das Interesse in diesem Theil des Schiffes kein legales sein. Ist es in Kriegszeiten durch eigne Landesgesetze verboten, mit dem Feinde Handel zu treiben, so fehlt einer Versicherung von Eigenthum, das aus Feindes Land bezogen wird, das legale Interesse. Diese Regel lässet nun aber manche Ausnahmen zu. War das Eigenthum schon gekauft, bevor das Verbot erlassen wurde, so stehet der Versicherung nichts im Wege; noch weniger wenn es bei jenem Zeitpunkt bereits unterwegs war. Dabei ist es aber durchaus

nöthig, daß der Versicherte keiner überflüssigen Verzögerung, keines versteckten Handels mit dem Feinde sich schuldig macht, sondern offen und ehrlich verfährt. — Kriegscontrebande (s. d. Art.) gewährt kein legales Interesse, denn das Völkerrecht verbietet den Handel mit dazu gehörenden Gegenständen. — Wettassekuranzen sind nicht legal. So kann, nach Lord Mansfields Ausspruch, Jemand das größte Interesse haben, zu wissen ob es Krieg oder Frieden giebt, erlangt dadurch aber noch kein versicherbares Interesse. — Ein illegales Interesse ist endlich die Versicherung der Gage von Seeleuten, mit Ausschluß der des Capitains.

S. Philipps I. 67 ff. Beneke-Nolte I. 35 ff. Pöhls IV. 66. §. 552 ff.

Die Bremer Bed. von 1854 enthalten folgende hierher gehörige Vorschriften und Erläuterungen:

§. 43. Als Versicherter gilt nicht bloß derjenige, welcher das Versicherungsgeschäft hier abschließt, sondern auch der ursprünglich Betheiligte, so wie jede Mittelsperson, durch welche der Auftrag zur Versicherung direkt oder indirekt hierher gelangt. Alle diese Personen sind collectiv verpflichtet; weshalb in Fällen, wo die Handlung oder Unterlassung, oder die Wissenschaft einer derselben, in Frage kommt, diese auf Verlangen des Versicherers zur eidlichen Bestärkung ihrer Angabe, oder eidlichen Entkräftigung der ihr gemachten Vorwürfe verbunden ist. Die Bezahlung eines Schadens geschieht jedoch nur an denjenigen, welcher die Versicherung hier machte, und auf dessen Namen die Police lautet, gegen welchen der Versicherer auch dann zur Compensation (Abrechnung der Prämie gegen zu leistenden Schadensersatz) berechtigt ist, wenn die Versicherung nicht für eigene Rechnung, sondern in Auftrag abgeschlossen wurde.

§. 52. Die Assekuranzprämie für Bodmereigelder kann nicht versichert werden.

§. 57. Jeder Schaden, dessen Ersatz von dem Versicherer gefordert wird, muß nicht nur genügend erwiesen werden, sondern der Versicherte muß auch sein Interesse, oder dasjenige seines Committenten (seines Auftraggebers) an den versicherten Gegenständen, so wie im letzteren Falle zugleich den Auftrag zur Versicherung nachweisen.

§. 64. Es bedarf einer besonderen Aufgabe, wenn nicht Rheder, sondern andere Betheiligte die Fracht eines Schiffes versichern lassen. Wird die Aufgabe unterlassen, so braucht der Versicherer im Fall eines Schadens keinen Ersatz zu leisten.

Der Allgem. Hamb. Plan von 1853 enthält folgende Bestimmungen in Betreff des Interesse:

§. 2. „Wer bei einem Schiffe oder Ladung weder direkt noch indirekt Antheil hat, kann auch darauf keine Versicherung thun lassen, es wäre denn, daß er von einem dabei Interessirten dazu Ordre erhalten hätte.“

§. 3 bestimmt, daß für dritte Rechnung auch ohne Auftrag Versicherung genommen werden könne, doch muß dieser Umstand ausdrücklich in der Police angezeigt werden.

§. 6 untersagt die Versicherung der Gage von Schiffer, Steuerleuten und Schiffsvolk; Güter, die sie an Bord haben, können sie versichern lassen, doch muß es ausdrücklich erwähnt werden, daß sie es sind, die Versicherung nehmen.

§. 13 ist ähnlich wie der Art. 43 der Bremer Vrd.

§. 14. „Die Versicherung kann für eigne oder fremde Rechnung oder „für Rechnung wen es angeht“ genommen werden; ist nichts davon in der Police erwähnt, so wird als festgestellt angesehen, es sei für eigne Rechnung geschehen. — In der Clausel „für Rechnung wen es angeht“ ist die Versicherung für eigne Rechnung mit einbegriffen.“

§. 74. Bei einer Eigenthumsveränderung des versicherten Gegenstandes während der Dauer der versicherten Reise bleibt die Versicherung in Kraft, falls die Gefahr des Versicherers dadurch nicht vergrößert wird. — Bei Versicherung auf das Casko auf Zeit besteht alsdann die Versicherung nur für die laufende Reise.

§. 131. Wer Schaden fordert, muß beweisen, daß er Schaden gelitten hat.

§. 132. Der Versicherer ist berechtigt, die Beibringung des Ordrebriefes zu verlangen.

§. 133. Die gedruckte Clausel der Police, daß der Versicherte im Schadensfalle nichts weiter als nur allein die Police zu produciren habe, entbindet den Versicherten nicht von dem Beweise des Schadens, der Verladung und des Interesse. Falls jedoch diese Clausel auch noch schriftlich hinzugefügt worden, so ist der Versicherte von dem Beweise der Verladung und des Intresse befreit. — Ist in der Police ausdrücklich beliebt worden, das Connoissement nicht zu producıren, so darf der Beweis der Verladung nicht gefordert werden.

Nach §. 135 sollen Schiffer, die ihre an Bord habende Waaren versichern lassen, ohne darüber ein Connoissement zu haben, bei entstehendem Schaden ihr Interesse durch Eid bekräftigen.

Nach preuß. Recht gilt Folgendes:

§. 193 b. ff. Mäkler und Schiffsklarirer sollen weder Schiffe noch Waaren für eigne Rechnung versichern lassen. — Schiffer und Schiffsleute dürfen ihre Gage nicht versichern lassen. — Wer für fremde Rech-

nung versichern läßt, muß Auftrag dazu haben. — Jedoch können Handelsfactoren und Disponenten auch ohne besondere Vollmacht für Rechnung ihres Prinzipals versichern lassen. Waaren, deren Ein- und Ausfuhr durch Landesgesetz verboten ist, dürfen nicht versichert werden. Ist die Versicherung nur zum Theil über verbotene Waaren geschlossen, so besteht sie in Ansehung der unverbotenen. Werden diese aber auch confiscirt, oder zur Bezahlung der Strafe verwendet, so ist der Versicherer zur Vergütung nicht verpflichtet. — In Kriegszeiten darf kein Unterthan feindliche Kriegsbedürfnisse versichern, auch nicht Lebensmittel, die für feindliche Magazine, Armeen und Festungen bestimmt sind. Wer wissentlich solche Versicherung übernimmt, verwirkt die gezeichnete Summe; sonst die Prämie. Ein Krieg fängt mit der Bewegung der Land- oder Seemacht an.

§. 2071 ff. Ist der Name des Versicherten in der Police nicht genannt, und es entsteht ein Anspruch auf Schadenersatz, so kann der Versicherer verlangen, daß ihm der Versicherte genannt, und vollständige Legitimation beigebracht werde.

§. 2280. Die Zahlung eines Schadens geschieht an denjenigen, auf dessen Namen die Police lautet, oder dem sie von diesem cedirt worden ist.

Das holländische Handelsgesetzbuch zählt im §. 599 die illegalen Versicherungen auf, und nennt die Gage des Schiffsvolkes, Kaplaken des Schiffers, Schiffe, die vorher mit Bodmerei zum Vollen beschwert sind; Gegenstände die einem Handelsverbot unterliegen und die Schiffe, in denen solche verladen sind.

§. 603. Bei Versicherungen für Rechnung eines Dritten muß in der Police das Datum des Ordrebriefes oder die ausdrückliche Angabe daß die Versicherung ohne Auftrag des Betheiligten stattfinde enthalten sein.

§. 651. Bei Schaden auf Güter, die der Schiffer eingekauft hat, muß als Beweis ein durch zwei der vornehmsten des Schiffsvolkes gezeichnetes Connoissement geliefert werden.

In Spanien können Schiffe nur bis zu 4/5 ihres Werthes versichert werden, wovon etwaige Bodmerei-Anlehen abzuziehen sind. §. 854 des Handelsgesetzbuches. Nach §. 885 ist die Versicherung nichtig, wenn sie geschlossen ist auf die Fracht für die an Bord befindliche Ladung, den imaginairen Gewinn auf selbige, Gage der Mannschaft, Bodmereianlehen, Bodmereiprämie, das Leben der Passagiere oder der Schiffsleute, die Gegenstände eines verbotenen Handels. In Frankreich macht man einen Unterschied zwischen bereits verdienter und noch nicht verdienter Fracht; letztere darf nicht versichert werden, auch nicht imaginairer Gewinn, Volksgage und Bodmereiprämie.

Interveniren (bei Wechseln); engl. to accept for the drawer or an endorser; franz. intervenir; span. intervenir. Wenn Jemand zu Gunsten des Ausstellers oder Indossanten eines Wechsels diesen acceptirt, so wird dies eine Intervention genannt; der auf solche Weise den Wechsel Annehmende aber der Intervenient. — Nach deutschem Wechselrecht braucht der Inhaber eines Wechsels solche Intervention von Seiten einer nicht auf dem Wechsel als Nothadresse benannten Person nicht zuzulassen. Wird aber der Wechsel von dem Intervenienten angenommen, so haben die Inhaber und die Nachmänner des Honoraten (desjenigen, zu dessen Gunsten die Annahme geschah) keinen Regreß auf Sicherstellung; derselbe kann aber von dem Honoraten und dessen Vormännern geltend gemacht werden.

Vergl. d. Art. Honoriren.

Inventar; engl. inventory; franz. inventaire; span. inventario. Bei Schiffen gehören alle diejenigen Gegenstände zum Inventar, welche nothwendig sind zur Vollführung der Reise und zur Ausbesserung der während derselben entstehenden Slitage. Demgemäß werden Anker und Ketten, Masten, Stengen und Rahen; stehendes und laufendes Tauwerk; Segel und Flaggen; Compasse, Laternen, Reserve-Tauwerk und Segeltuch, Wasserfässer, Kochgeräth u. s. w. immer aufzuführen sein, wo es nöthig ist, ein Inventar aufzunehmen, wie z. B. beim Verkauf eines Schiffes, bei Veränderung des Schiffers und Uebergabe des Schiffes an den neuen Capitain oder dessen Stellvertreter. Beim öffentlichen Verkauf pflegt dem Inventar die Verwahrungsclausel hinzugefügt zu werden, daß es keinen Anspruch begründen solle, wenn ein oder der andere aufgeführte Gegenstand fehlen oder nicht in dem beschriebenen Zustande sich vorfinden sollte; wogegen aber auch alles nicht benannte und sich an Bord vorfindende zum Inventar Gehörige dem Käufer mit abgeliefert werden solle; ferner daß für Mäuse- und Rattenfraß nicht eingestanden werde. Beim Verkauf eines Schiffes wird nämlich im Inventar die Beschaffenheit der Segel näher angegeben, ob solche neu, oder in welchem Grade sie abgeschliffen sind, ob halb, zum Viertel oder ganz.

Bei Versicherung des Schiffes ist das Inventar stillschweigend in der versicherten Summe eingeschlossen, ebenfalls die Ausrüstung, wozu auch der Proviant für die Mannschaft gehört. Der §. 11 des Hamburger Plans bestimmt dies ausdrücklich, denn falls vor Eingang glücklicher oder unglücklicher Nachrichten keine Taxe gemacht wurde, also gegen offene Police versichert wurde, so soll bei Casko-Versicherung der Werth gelten, den das Schiff einschließlich seines gesammten Zubehörs und seiner Ausrüstung vor angetretener Reise hatte.

Irrthum vorbehalten; engl. errors expected (abbrevirt E. E.); franz. sauf erreur; span. salvo yerro.

Italienisches Seerecht. Italien begreift bekanntlich mehrere von einander unabhängige Staaten, und wenn von einem italienischen Seerecht gesprochen wird, so sind damit die alten den Gesetzen der verschiedenen Staaten und Städte gemeinsam zum Grunde liegenden Seerechte gemeint, z. B. das Consulato del Mare (siehe diesen Artikel), die Statuten von Venedig, Genua, Florenz und andere mehr.

Jetzt gilt in Venedig und Triest zur Beurtheilung aller aus dem Frachtcontrakte, dem Assecuranz- und Bodmereivertrage entspringenden Rechte und Pflichten der Code de Commerce; außerdem kommen die Verordnungen der österreichischen Regierung zur Anwendung. In Genua (Sardinien) gilt ebenfalls für alle wichtigen Verhältnisse, die vorzugsweise für den fremden Schiffer und Kaufmann von Interesse sind, der Code de Commerce; desgleichen in Livorno (Toskana) und in Neapel und Sicilien. — Außerdem kommt überall in Italien das Consulato del Mare als Aushülfe zur Anwendung, wo der obige Code und die Lokalgesetzgebung nicht ausreicht.

Jamaica; engl. do.; franz. la Jamaique. Eine der großen Antillen in Westindien.

Handelsplatz Kingston.

Rechnungsart, Maß und Gewicht wie unter Großbrittanien.

Journal; engl. log-book; franz. livre de loc, oder journal de navigation; span. Diario (de navegacion.) Das Buch, in welches der Schiffer oder der Steuermann die Begebenheiten der Seereise einträgt, wird Schiffsjournal oder Journal genannt. In Bremen und Hamburg, wo es an gesetzlichen Bestimmungen über die Führung des Journals fehlt, findet sich gleichwohl eine ziemlich große Uebereinstimmung selbst in der Form des Journals, was der Gleichförmigkeit des Bedürfnisses zuzuschreiben ist. Die Führung des Journals beginnt mit dem Tage der Ankunft des Steuermans an Bord; er verzeichnet darin die vorgenommenen Schiffsarbeiten, das täglich geladene Quantum, Beschaffenheit von Wind und Wetter, den Anfang des Dienstes der Besatzung, die Menge der am Bord beschäftigten Hülfsarbeiter (Schauerleute, Ejourleute) und überhaupt alles was in Bezug auf das Schiff von Wichtigkeit ist, z. B. ob und wie viel Wasser es einläßt, den Tiefgang bei beendigter Ladung, die Dichtmachung der Luken u. s. w. Hat das Schiff die See erreicht, so beginnt die Zeitrechnung um 12 Uhr Mittags und die Vorfälle von je 24 Stunden werden nach Verlauf derselben also nach 12 Uhr Nachmittags im Journal bemerkt.

Der Zeitraum von 24 Stunden, in der Schiffersprache ein Etmal genannt (vom plattdeutschen eten, essen) ist in 6 Wachten zu 4 Stunden eingetheilt, die Nachmittags-, Abend-, erste, zweite, Morgen- und Vormittagswacht, und die Rubriken des Journals werden danach mit den Buchstaben N, A, E, Z, M und V bezeichnet. In diesen 6 Abtheilungen wird der gesteuerte Cours, der wirkliche Cours, nach Abrechnung von Abtrift des Schiffes und Abweichung der Magnetnadel, die Richtung des Windes und die gemachte Meilenzahl notirt, und daneben der Stand des Wetters und die Menge der beigesetzten Segel, welches mit kurzen Worten etwa wie folgt geschieht: Schönes Wetter, klare Luft, hatten alle dienlichen Segel bei; böiges Wetter mit Regen, machten die Bramsegel fest; zunehmender Wind und Seegang, dick von Regen, nahmen zwei Reffen in die Marssegel u. s. w. Ferner wird am Schluß der 24 Stunden der durch Berechnung und der durch Observation gefundene Stand des Schiffes in Breite- und Längegraden und Minuten ausgedrückt, sowie der Generalcours seit dem letzten Mittag und die gemachte Distanz. Ist das Schiff in Sicht von Land oder Leuchtfeuern, so werden die Entfernungen und Richtungen bemerkt, wo möglich Kreuzpeilungen aufgenommen, d. h. die Richtungen per Compaß von zwei oder mehreren Gegenständen, die in einiger Entfernung von einander sind, verzeichnet, weil sich dadurch ganz genau der Standpunkt des Schiffes ergiebt.

Das preußische Recht schreibt in §. 1506—13 die Führung eines Journals oder wie es meistens in jenen Gesetzesstellen genannt wird, eines Tagebuches vor. Der Schiffer soll es über die ganze Reise entweder selbst führen oder es durch den Steuermann führen lassen. Alle merkwürdige Vorfälle vor, während und nach der Reise müssen darin verzeichnet werden; besonders die bedungene Fracht, die Annahme und Abdankung des Volkes, Empfang und Ablieferung der Waaren, Abfertigung bei Zollstellen, Veränderung von Wind und Wetter und dergleichen; auch die Todesfälle; die Beschädigung an Schiff und Ladung, Alles dergestalt, daß die Richtigkeit eidlich bestärkt werden kann. Innerhalb 24 Stunden nach Ankunft muß das Journal dem Seegerichte oder bei früherer Brechung der Ladung dem Ortsgerichte übergeben werden. Versäumniß oder Nachlässigkeit bei Führung des Journals soll bei Schiffer und Steuermann um den vierten Theil der verdienten Heuer bestraft werden; außerdem haften sie für den aus solcher Nachlässigkeit entstandenen Schaden; wird aber böser Vorsatz ausgemittelt, so werden sie als Verfälscher bestraft.

Das holländische Handelsgesetz 358 ff. verpflichtet den Schiffer zur Führung eines Tageregisters oder Journals, welches die oben angegebenen Details enthalten muß; etwaiges Kappen; alle im Schiffsrath gefaßte Beschlüsse; es soll täglich beigeschrieben und vom Schiffer und dem Steuermann unterzeichnet werden.

Auch in Frankreich und Spanien bestehen gesetzliche Vorschriften über das Führen von Journalen. Hier noch einige allgemeine Bemerkungen:

Abänderungen im Journal dürfen nie durch Herausreißen von Blättern geschehen; (in manchen Ländern, z. B. Frankreich, Spanien, Portugal, wo der Schiffer sich eines von der Marinebehörde mit Seitenzahlen versehenen Buches bei Führung des Journals bedienen muß, wird dem Herausreißen schon durch diese Einrichtung vorgebeugt) auch nicht durch Radiren; sondern das Durchstrichene muß lesbar bleiben, um die gerichtliche Beweiskraft des Journals aufrecht zu erhalten. Aeltere Journale an Bord aufzubewahren wird wohl nur dann nöthig sein, wenn Schadenforderungen an Assekuradeurs noch nicht berichtigt sind; denn wurde in der Verklarung, welche die Grundlage der Besichtigung und der Berechnung des Schadens bildet, die Aufnahme irgend eines Umstandes, der auf das Maß der Entschädigung Einfluß hat, versäumt, so kann zur Beweisführung nur das Journal dienen, indem daraus die in der Verklarung beschwornen Thatsachen entnommen sind. — Im Allgemeinen aber ist der Schiffer zur Aufbewahrung der Journale früherer Reisen nicht verpflichtet; freilich haben Prisengerichte mitunter die Ansicht aufgestellt, es müsse ein zusammenhängendes Journal über die seit Abgang aus dem Heimathshafen verflossene Zeit an Bord sein, doch wenn dies auch zur Beurtheilung der Nationalität des Schiffes für ein Prisengericht ein wünschenswerthes Material sein würde, so steht doch einer fremden Behörde keineswegs die Befugniß zu, über die an Bord erforderlichen Schiffspapiere Bestimmungen zu erlassen, sondern dies Recht hat allein die Obrigkeit desjenigen Staates, dem der Schiffer angehört; es existirt aber nirgend eine derartige Vorschrift.

Kajüte; engl. cabin; franz. chambre, cabanne, cahute; span. cámara. Auf Schiffen der abgetheilte Raum, welcher Schlafstellen für den Capitain, die Steuerleute und die Kajütspassagiere sowie deren gemeinschaftliches Eßzimmer, und Verschläge für den vor der Hand zu haltenden Proviant in sich schließt. — In Charteparthien pflegt es ausdrücklich bestimmt zu werden, daß von der Vermiethung des Schiffsraums die Kajüte, ferner Volkslogis, Kabelgat und Segelkoje ausgeschlossen bleiben sollen. Ladet der Kapitän Güter in die Kajüte, so hängt

es von seinem Contract ab, ob und wie viel von der Fracht dafür der Rheder ihm zu vergüten hat; ebenso von Passagegeldern für Kajütspassagiere. Mitunter befindet sich die Kajüte auf dem Verdeck und wird es dann von der Bauart und Befestigung derselben abhangen, ob die darin verladenen Güter als Decklast anzusehen sind, was wohl jedenfalls anzunehmen ist, wenn die so verstauten Güter wegen Rankigkeit des Schiffes geworfen werden mußten. Geworfene Decklast wird nämlich nicht in Havarie grosse vergütet, obgleich gerettete Decklast beitragen muß.

Kalk; engl. lime; franz. chaux; span. cal. Die Bremer Bedingungen fordern im §. 44 Abth. 6 bei Versicherungen auf das Casko eines Schiffes und auf die Frachtgelder desselben im Fall es mit Kalk beladen ist, die specielle Anzeige davon, indem widrigenfalls die Versicherung nichtig, die Prämie aber dennoch verfallen ist. — Sind Schiffe auf Zeit versichert, so muß der Versicherte auf erhaltene Kunde von solcher Beladung sofort Anzeige davon machen, um sich mit dem Versicherer über eine Prämien-Verbesserung zu verständigen.

Der Hamburger Allgemeine Plan enthält §. 19 die obige Vorschrift und dieselbe Folge der Nichtbeachtung; schweigt aber davon wie es bei Zeitversicherung gehalten werden soll.

Kaper; engl. privateer; franz. armateur; span. corsario. So werden bewaffnete Schiffe genannt, welche Vollmacht und Erlaubniß von der Regierung eines im Seekriege befindlichen Staates erhalten haben, feindliche Schiffe und Güter wegzunehmen; die Thätigkeit der Kaper ist zumeist gegen Privateigenthum, das auf den Meeren schwimmt, gerichtet, denn an feindliche Kriegsschiffe wagen sie sich nur in seltenen Fällen; Kaper sind also eine Art privilegirter Seeräuber.

Zu allen Zeiten haben Wohlmeinende sich damit beschäftigt, ein Mittel zur Abschaffung der Kaperei ausfindig zu machen. Wie die meisten Kriege, so ist die Kaperei von Privateigenthum gewiß ein unmoralisches Gewerbe; aber so wenig es Elihu Burritt und Genossen durch bloße Vernunftgründe gelingen wird, die Gewalthaber zur Abschaffung des Krieges zu bewegen, eben so wenig wird die Kaperei aufhören, weil Philosophen und Rechtslehrer die Unmoralität und Rechtslosigkeit dieser Einrichtung beweisen können. Die Wohlmeinenden werden also noch lange auf die Realisirung ihrer Ansichten warten müssen, und deshalb wird es nöthig sein, daß wir uns mit dem Wesen der Kaperei näher bekannt machen, weil bei vorkommenden Kriegen Schiffer und Kaufmann doch wissen muß, wie er sich am leichtesten schützt und durchschlägt.

Der Kaper legitimirt sich durch den von seiner Regierung ihm ertheilten Kaperbrief; sowohl gegenüber den feindlichen Kauffahrern, die er aufbringen will, als auch für den Fall er selbst in Feindes Hand kommt, um alsdann nicht als unprivilegirter Seeräuber behandelt, d. h. gehängt zu werden. Jene Kaperbriefe werden jedoch in neuerer Zeit nur mit großer Vorsicht und gegen hohe Cautionen ausgegeben, um durch dies Mittel die Kaper zur Befolgung des Kaperreglements anzuhalten, das ihnen in der Regel verbietet, auf Flüssen und Meeren, die der Gerichtsbarkeit eines neutralen Staats unterworfen sind, Prisen zu machen; und ihnen ferner die gute Behandlung jeder gemachten Prise zur besonderen Pflicht macht; die Freigebung gegen Ranzion auf offner See, oder überhaupt vor Fällung eines prisengerichtlichen Spruches, ist in der Regel untersagt, vielmehr muß die Prise in einen Hafen aufgebracht werden, der dem Staate angehört, welcher den Kaperbrief ausstellte; und nur wenn ein solcher Hafen zu weit vom Orte der Nehmung entfernt ist, kann die Prise in einen neutralen Hafen gebracht werden, wenn anders der Neutrale dies erlaubt, was von Verträgen abhängen wird, die er mit der betreffenden kriegführenden Macht geschlossen hat. Ob aber der Neutrale es mit seiner Neutralität vereinigen kann, die Aburtheilung einer Prise in seinem Lande zuzulassen, darüber sind die Meinungen getheilt. Viel wird von seiner politischen Stellung abhängen. Im englisch-französischen Kriege gegen Rußland wurden russische Prisen im J. 1854 und 55 immer nach England aufgebracht, während doch schwedische, preußische und dänische Häfen in den meisten Fällen (bei Salzladungen) einen bessern Markt dargeboten hätten als England. Ob man später so zarte Rücksichten nehmen wird, erscheint mehr als zweifelhaft. — Ist der Kaper mit seiner Prise im Hafen angelangt, so muß er sich der Entscheidung des Prisengerichts unterwerfen, welches Nationalität von Schiff und Ladung zu prüfen, und nach den im Lande geltenden Gesetzen und Usanzen zu urtheilen hat.

Vergl. Kaltenborn II. §. 217 ff. Siehe den Artikel: Condemnation.

Gegen Verlust durch Kaperei schützt die Versicherung, wenn nicht Kriegsmolest ausdrücklich ausgenommen ist; bei bereits ausgebrochenen Kriegen ist freilich die Assekuranz-Prämie für alle Gefahr sehr hoch, oft so hoch, daß die Unternehmung nach Bezahlung derselben statt Nutzen zu bringen, Schaden ergiebt, aber wo ohne Versicherung ein Totalverlust droht, wird ein Opfer nicht gescheut, und so waren in Kriegszeiten Prämien von 30, 40 pCt. und darüber nichts Seltenes. Siehe den Art. Kriegsmolest.

Einen ferneren Schutz gegen die Kaperei gewährt die Bewaffnung des eigenen Schiffes. Dies steht an sich in Kriegszeiten jedem Rheder frei; doch muß die Anzahl der Kanonen in den Schiffspapieren, namentlich im Seepaß angegeben werden. Will aber der Rheder die Armirung seines Schiffes möglichst ausbeuten, will er nämlich seinerseits zum Prisenmachen befugt sein, so bedarf er dazu eines Erlaubnißscheines seitens seiner Regierung, Markbrief (letter of marque) genannt.

Bei der Versicherung eines mit einem Markbriefe versehenen Schiffes scheint die Anzeige dieser Thatsache zu den wesentlichen zu gehören, welche der Assekuradeur vom Versicherten zu fordern berechtigt ist, namentlich wenn die Instruktion des Capitains ihn ausdrücklich beauftragt, Prisen zu machen. Denn es kann nicht bestritten werden, daß das bloße Vorhandensein einer Armirung den Risiko verändert; ist die Bewaffnung genügend und soll sie nur zur Selbstvertheidigung benutzt werden, so leuchtet es ein, daß alsdann die Gefahr des Assekuradeurs, der den Kriegsmolest mit übernommen hat, verringert wird; ist das Schiff dagegen nur mit geringen Vertheidigungsmitteln versehen, so läßt sich der Fall denken, daß eben das Vorhandensein derselben die Gefahr vergrößern kann. Demnach erscheint es schon als Pflicht des Versicherten, die Stärke der Armirung bei der Versicherung anzuzeigen, weil diese auf die Würdigung des Risikos von Einfluß ist. Und ist nun außer der Armirung gar ein Markbrief an Bord, so muß dadurch jene Pflicht noch unabweisbarer werden.

In England und Amerika haben freilich bis jetzt andere Grundsätze gegolten; es darf aber nicht übersehen werden, daß während eines Seekrieges das Urtheil einer Jury leicht von vorgefaßten Meinungen und Nationaleitelkeit getrübt wird. Auch hat man die Frage dadurch verwirrt, daß man sie mit der Lehre von der Abweichung von der versicherten Reise zusammengeworfen hat. Es muß aber eine andere Antwort gegeben werden auf die Frage: Ist das Vorhandensein eines Markbriefes von Einfluß auf die Versicherung, und demnach anzuzeigen? als auf die: Ist jenes Vorhandensein als eine Abweichung zu betrachten? Dadurch ist denn eben eine solche Begriffsverwirrung entstanden, daß nach der Entscheidung eines englischen Richters das Nehmen von Markbriefen als Abweichung gelten sollte, weil dadurch der Capitain einer Versuchung zur Abweichung ausgesetzt war; und ein anderer Richter in einem anderen Processe mußte erst darauf aufmerksam machen, daß wenn die Absicht einer Abweichung noch nicht als Abweichung gelten könne, so könne dies noch weniger die bloße Versuchung dazu sein. — So viel scheint jetzt in England und Amerika festzustehen, daß

das nicht angezeigte Vorhandensein eines Markbriefes von keinem Rechtsnachtheile für die Versicherung ist. War es angezeigt, so darf er nur zur Selbstvertheidigung benutzt werden, wenn nicht die Erlaubniß zum Kreuzen, um Prisen zu machen, ausdrücklich ausbedungen wurde. Denn Kreuzen ohne Erlaubniß, und dauerte es auch nur ganz kurze Zeit, oder Veränderung des Courses, um Jagd zu machen, und wäre es nur ein viertel Compaßstrich, wird als Abweichung angesehen. Doch entschied in England eine Jury, daß die Verfolgung eines in Sicht kommenden Feindes nicht als Abweichung gelten könne. — In Amerika entschied das Gericht in Boston, daß ein zwei- bis dreistündiger Aufenthalt bei Wiedernehmung eines Schiffes durch einen mit einem Markbriefe versehenen Kauffahrer, dessen Versicherer zur Führung eines solchen keine Erlaubniß gegeben hatte, als Abweichung gelte. Denn es mache keinen Unterschied, ob der Cours verändert oder ob er innegehalten, ob der Aufenthalt eine Stunde oder einen Monat dauere; es müsse eine bestimmte Grenze gezogen werden, sonst würde der Versicherer von gewöhnlichen Kauffahrern einen eben so großen Risiko laufen, als wenn er ausdrücklich das Prisenmachen erlaubte. — Eine spätere Entscheidung desselben Gerichtshofs stellt den Grundsatz auf, der Capitain müsse befugt sein, nach bestem Ermessen zu handeln; finde er, daß es zur Sicherheit seines eigenen Schiffs nothwendig sei, ein feindliches anzugreifen und zu nehmen, und habe er dabei keine Nebenabsichten auf Gewinn, so sei Beidrehen und Aufenthalt dieserhalb keine Abweichung.

Einige auf Obiges Bezug habende Partikulargesetze sind die folgenden:

Die Bedingungen der Bremer Versicherer sind nur dürftig; der §. 44 schreibt im Allgemeinen am Schluß vor, daß die Unterlassung derjenigen Anzeigen, welche nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß des Versicherers, sich überall oder so wie geschehen, auf die Versicherung einzulassen, von Einfluß sein konnte, die Versicherung annullirt und den Verfall der Prämie nach sich zieht. §. 49 fordert in Kriegszeiten die Aufgabe der Flagge des Schiffes; war die Aufgabe unrichtig, so gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest. Nach §. 50 muß in Kriegszeiten bei Versicherung von Casko oder Frachtgeldern eines Schiffes, welches während desselben Krieges den Angehörigen eines der kriegführenden Staaten gehört hat, und welches nach der Erwerbung noch nicht in einem Hafen des Staates gewesen ist, dessen Flagge es führt, von diesem Umstande Anzeige gemacht werden. Auch der Versicherte von Gütern hat dies anzuzeigen wenn es ihm bekannt ist. Gekaufte Prisenschiffe müssen als solche angegeben werden; solche müssen

jedenfalls mit einer legalen Condemnationsacte versehen sein. Unterbleiben die obigen Anzeigen, oder fehlt es an einer legalen Condemnationsacte, so gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest. (S. Kriegsmolest.)

Der Hamburger Plan enthält in §§. 24, 25, 26 ähnliche Vorschriften. §. 65 fordert bei Versicherungen in Kriegszeiten, daß die Papiere über den versicherten Gegenstand nach den obrigkeitlichen Verfügungen des Orts, wo das Schiff ladet, eingerichtet sind; bei Versicherungen auf Güter, daß nachdem der Eintritt der Kriegszeit am Abladeplatz bekannt geworden, die Conoissemente nicht an Ordre, sondern auf den Namen und unter Angabe der Nationalität des Abladers, Eigenthümers und Empfängers der Güter ausgestellt sind. Und nach §. 67 soll bei Gütern, die für neutrale Rechnung in Kriegszeiten versichert werden, kein anderer Cargadeur bei denselben sein, als ein geborener Unterthan eines neutralen Staates; oder ein solcher, der schon Bürger oder Unterthan eines neutralen Staates vor dem Ausbruch des Krieges war. Die Papiere müssen nach den obrigkeitlichen Verordnungen des Ladeplatzes eingerichtet, und die Connoissemente so ausgestellt sein, wie §. 65 es vorschreibt. Bei Versicherung auf Casko und Fracht eines neutralen Schiffes müssen Schiffer und Steuermann Unterthanen des neutralen Staates sein, dessen Flagge das Schiff führt. Widrigenfalls gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest.

Nach preußischem Recht §. 2026 ist die Versicherung ungültig, wenn der Versicherte es unterlassen hat, Umstände anzuzeigen, die nach dem vernünftigen Ermessen der Sachkundigen auf den Entschluß des Versicherers, sich in den Vertrag einzulassen, Einfluß hätten haben können. Bei einem genommenen oder bei einem Prisenschiffe, muß nach §. 2032 der Versicherte bei gleicher Strafe anzeigen, ob es schon auf einer freien Rhede oder in einem freien Hafen gewesen ist. Bei Caskoversicherungen muß in Kriegszeiten angegeben werden, ob auf dem Schiffe Waaren oder Sachen befindlich sind, welche zu den verbotenen gehören, als grobes Geschütz und dazu gehörige Munition ꝛc., wovon ein Kauffahrer in Kriegszeiten nur zum eigenen Bedarf mitnehmen darf. §. 2033—35. Die Verschweigung von dergleichen Contrebande-Waaren zieht nach §. 2041 die Unverbindlichkeit des Versicherers für Schäden, die aus der Qualität der Waaren entstehen, nach sich. Eben so muß bei Waarenversicherungen zu Kriegszeiten genau angezeigt werden, ob unter dem versicherten Gute oder sonst auf dem Schiffe dergleichen verbotene Stücke befindlich sind. §. 2042.

Zu bemerken ist, daß das preuß. Recht sich von den Bremer und Hamburger Bedingungen dadurch unterscheidet, daß nach Ersterem die

Unterlassung der Anzeige in Betreff eines Prisenschiffes die Versicherung ganz aufhebt, während nach Letzteren der gewöhnliche Seerisiko fortbesteht und nur der Kriegsmolest ausgeschlossen wird.

Das holländische Handelsgesetzbuch fordert im Art. 256 die Anzeige aller Umstände, deren Kenntniß von wesentlichem Belang für den Versicherer sein kann. Der Versicherer übernimmt nach §. 637 alle Verluste und Schäden, namentlich auch durch Kaper verursacht, es sei denn, daß in der Police eine dem entgegenstehende Clausel aufgenommen wurde. — Zu bemerken ist die Bestimmung des §. 658, wonach die ausländische Condemnation von Eigenthum, welches als neutrales versichert ist, nicht hinreicht, den Versicherer von Bezahlung des Schadens freizusprechen, im Fall der Versicherte beweiset, daß der versicherte Gegenstand in der That neutrales Eigenthum gewesen ist, und daß er bei dem Richter, der das Urtheil gesprochen hat, alle Mittel angewendet und demselben alle Beweisstücke eingeliefert hat, um zu verhindern, daß der versicherte Gegenstand für gute Prise erklärt werde.

Das spanische Gesetz führt im §. 841 dasjenige auf, was die Police enthalten müsse, darunter auch Namen, Flagge, Armirung 2c. des Schiffes, Wohnort des Capitains. — Der Versicherer übernimmt unter Anderem die Gefahr der Aufbringung (§. 861); ist aber, wenn die Reise freiwillig geändert wird, frei von daraus entspringenden Gefahren (§. 862), auch, doch nur in Beziehung auf das Schiff, wenn die Schiffspapiere nicht in Ordnung sind und dadurch Schaden entsteht.

Kaplaken; engl. primage; franz. le primage; span. capa oder sombrero. Ursprünglich wurde nur die Gratifikation so genannt, welche der Schiffer, namentlich bei Winterreisen, außer der Fracht von dem Ladungsempfänger erhielt. Daher der Name: Laken (Tuch) zur Kappe. Jetzt werden die vom Betrage der Fracht berechneten, und mit derselben zu zahlenden Procente so genannt, welche der Schiffer ganz oder zum Theil bekommt, je nachdem es in seinem Contracte bedungen wurde. Wo die Versicherung der Fracht erlaubt ist, können auch die Kaplaken, doch nur vom Rheder, versichert werden. — Kaplaken ist bei Bezahlung der Fracht fällig, und hat überhaupt dieselben Rechte wie diese.

Kappen; engl. to cut; franz. couper; span. cortar. In der Schiffssprache der technische Ausdruck für abhauen oder abschneiden. Das Kappen geschieht nur in Nothfällen, entweder wenn es die Sicherheit des Schiffes erfordert, ein Segel, eine Stenge oder einen Anker so schleunig zu entfernen, daß dies auf gewöhnlichem Wege durch Einnehmen, Streichen und Aufwinden nicht geschehen kann; oder wenn gebrochene Rundhölzer über Bord hängen und nicht geborgen werden

können. In einigen Gesetzen findet sich die Vorschrift, der Schiffer solle vor dem Kappen einen Schiffsrath halten. Diese Vorschrift ist jedoch als veraltet zu betrachten; sie ist unter Verhältnissen entstanden, die ganz verschieden von denen der Gegenwart waren; jetzt genügt es allenthalben, wenn der Schiffer sich durch die Verklarung (s. d. Art.) wegen der Nothwendigkeit des Kappens rechtfertigen kann.

Nicht jedes Kappen begründet Anspruch auf Ersetzung der weggekappten Gegenstände im Wege der Havarie grosse. Es wird immer zu unterscheiden sein, ob eine wirkliche Aufopferung stattgefunden hat und ob das Gekappte am gehörigen Orte befestigt gewesen ist; abgesehen von dem bei jeder Havarie grosse wesentlichen Erforderniß: der gelungenen Rettung. — Lag das Schiff durch die Gewalt des Windes zum Kentern oder lief beim Lenssen der Vordertheil unter Wasser, und es mußten nun Segel weggeschnitten oder Masten gekappt werden, um Schiff und Ladung vor gänzlichem Untergange zu bewahren; oder konnte ein Anker nicht schnell genug aufgewunden werden, um das Schiff von einem gefährlich werdenden Platze zu entfernen, und das Ankertau mußte gekappt werden; so sind die auf solche Weise verlorenen Geräthe in Havarie grosse zu vergüten. — War dagegen eine Stenge gebrochen und über Bord gefallen, aber in dem Tauwerk hängen geblieben, und mußte dieselbe weggekappt werden; so gehört ein solcher Verlust nicht zur Havarie grosse; denn es ist Pflicht des Schiffers, sein Schiff während der Reise in fahrbarem Stande zu halten; ist also die Bergung nicht möglich, oder gefährden die Trümmer das Schiff, so bleibt ihm keine Wahl; er muß dieselben wegkappen.

Kaufbrief (bei Schiffen); engl. bill of sale; franz. contrat de vente; span. escritura de compra. So wird das Dokument genannt, wodurch das Eigenthumsrecht an einem Schiffe bewiesen wird. Ob ein solches Dokument bei den übrigen Schiffspapieren sich an Bord befinden müsse, hängt von den Bestimmungen der eigenen Obrigkeit eines Schiffes ab. In der Regel ist anzunehmen, daß bei Ausfertigung der ersten Schiffspapiere die Behörde sich durch den Bielbrief von dem Eigenthumsrechte des Rheders überzeugt; wird später das Eigenthum übertragen, so muß der Regierungsbehörde darüber ein genügender Beweis geliefert werden, damit die Schiffspapiere auf den Namen des neuen Eigenthümers ausgestellt werden können. — So verlangt z. B. in Bremen bei der Ausstellung des ersten Seepasses für ein neuerbautes Schiff die Behörde nur die Beeidigung des Bielbriefes; einen eigentlichen Kaufbrief vorzulegen ist nicht erforderlich. — In England dagegen muß bei Anfertigung des Registrirungsattestes außer dem Bielbrief auch noch, im

Fall bereits der Verkauf stattgefunden hat, der Kaufbrief, wodurch das Eigenthumsrecht dem Rheder übertragen wurde, dem Registrator eingehändigt werden. — In diesem Registrirungsatteste (certificate of registry), gemeiniglich nur „Register" genannt, bezeugt die Behörde außer anderen Partikularien den Ursprung des Schiffes und den Namen des Rheders oder wenn mehrere Eigner da sind, die Namen sämmtlicher und die Größe des Antheil eines Jeden. — Ein solches Dokument vertritt dann die Stelle von Bielbrief und Kaufbrief, indem die schriftlichen Declarationen von Erbauer und Rheder im Besitz der Behörde bleiben."

Im preußischen Recht finden sich §. 1395 ff. folgende Bestimmungen in Betreff des Verkaufs eines Schiffes: Verkäufer, Käufer und Preis müssen hinlänglich bestimmt sein; als Zubehör gelten: Anker, Masten, Taue und andere Schiffsgeräthschaften; auch das Boot; ingleichen Kanonen, nicht aber anderes Gewehr, noch weniger Munition; beim Verkauf eines Schiffes soll ein Inventar gemacht und von beiden Theilen unterschrieben werden; ist kein solches Inventar vorhanden, so gelten nur die im Contrakte genannten Stücke außer obigen (Anker, Masten rc.) für mitverkauft. Der Verkäufer ist verpflichtet, das Schiff frei in allen Häfen und Strömen zu gewähren; wird also dasselbe irgendwo wegen alter Schulden oder aus anderen Gründen, die aus dem früheren Eigenthumsrechte entspringen, mit Arrest belegt, so kann der Käufer sich an den Verkäufer halten.

Kauffahrtei-Schifffahrts-Akte in England. „The Merchant Shipping Act etc." ist diese wichtige Parlamentsakte betitelt, welche am 10. August 1854 angenommen wurde, und die am 1. Mai 1855 in Kraft getreten ist, und der Zweck derselben: „Verbesserung und Zusammenstellung der Gesetze über Kauffahrteischifffahrt", wie der Zusatz zum Titel es ausspricht. Der nachstehende Auszug zeigt die Reichhaltigkeit der gesetzlich geordneten Gegenstände und Verhältnisse; wer sich mit dem ganzen Inhalte jener Akte bekannt machen will oder muß, und wem das Englische nicht geläufig ist, findet eine bei J. G. Heyse in Bremen erschiene gute Uebersetzung, die so treu ist, daß man den ursprünglichen englischen Gerichtsstyl vor Augen zu haben glaubt. Es findet sich oft ein guter brauchbarer Kern darin, und manche Spur von wahrer Gerechtigkeitsliebe; letztere besonders bei Bestimmung der gesetzlichen Vorschriften über Gage der Schiffsmannschaft und deren Rechte. — Wie aber die Seeleute behandelt zu werden pflegten, ist aus der Ueberschrift eines Kapitels zu schließen: „Schutz der Seeleute gegen Betrug", welches das Creditgeben an Seeleute und das „Sitzen" zu verhindern sucht, indem hinsichtlich des Ersteren gesetzlich bestimmt wird, daß auf verdiente

oder zu verdienende Gage ein gerichtlicher Arrest nicht zu verfügen sei, und in Betreff des Abholens von Seeleuten nach ihrer Ankunft durch irgend Jemand Verordnungen erlassen werden, um solches möglichst zu verhindern. — Es wird ferner gesetzlich angeordnet, daß der bisher in England geltende Grundsatz: „Fracht ist die Mutter der Gage“, nicht ferner zur Anwendung kommen solle, vielmehr soll den Seeleuten unter allen Umständen ihr verdienter Lohn werden. — Schon früher habe ich die Ansicht ausgesprochen, wie ungerecht, wenn gleich gesetzlich, es sei (denn zwischen Gesetzlichkeit und Gerechtigkeit ist in manchen Fällen ein himmelweiter Unterschied), die Bezahlung der Seeleute von dem guten Ausgange der Reise abhängig zu machen; ich meine im Handbuch für Schiffscapitaine, Bremen, bei C. Schünemann, 1853, wo es S. 61 heißt:

„Vergleicht man diese neuen Bestimmungen (der Bremer Verordnung von 1852) mit denen des hanseatischen Seerechts, so findet sich, daß ehemals die Unkosten der Heimreise den Seeleuten unter allen Umständen gesichert waren, und daß dies jetzt nicht der Fall ist; daß ehemals die Bezahlung der Hauer von der Rettung des Schiffsgeräths abhing, so wie jetzt von der Rettung des Schiffsgeräths und der Fracht; und daß die Seeleute den Lohn für verrichtete Arbeit verlieren, wenn nichts gerettet wird. — In anderen Ländern kann man annehmen, daß in der Regel die Fracht als Mutter der Gage gilt. Dies muß aber um so mehr als eine große Ungerechtigkeit erscheinen, als es der Mannschaft in den Gesetzen ausdrücklich untersagt ist, sich durch Versicherung gegen Verlust zu schützen. Es wäre daher zu wünschen, daß dem durch gesetzliche Bestimmungen abgeholfen würde, die um so mehr sich empfehlen, da manche Rheder mehrentheils auch schon jetzt aus eigenem Antriebe diesen Bestimmungen zuvorkommen, indem sie der Mannschaft des verunglückten Schiffes die volle verdiente Gage vergüten und für die Heimreise der Leute sorgen. Und wer so verfährt, thut strenge genommen nur was Recht ist. Der Rheder nimmt Leute an, um auf seinem nach einem entfernten Hafen bestimmten Schiffe zu arbeiten, unter der Voraussetzung, daß sie mit dem Schiff zurückkommen, wozu die Leute durch die Musterrolle verpflichtet werden. Kommt nun aber das Schiff aus irgend einem Grunde nicht zurück, so muß der Rheder auf sonstige Weise für die Zurückkunft der Leute sorgen. Damit ist aber die Arbeit nicht bezahlt, welche die Leute auf dem Schiffe leisteten und zwar zum Nutzen des Rheders, und nach seiner oder seines Angestellten, des Schiffers, Anordnung. Ob der Rheder den Zweck dieser Anordnung erreichte, ob er Gewinn oder Verlust von der Reise hatte, kann in seiner Verpflichtung, zur Bezahlung der anbefohlenen Arbeit keinen Unterschied machen.“

Inhaltsübersicht und kurze Auszüge der Merchant Shipping Act.

I. Theil. Von der Handelskammer und ihrer Amtsthätigkeit, ihren Angestellten und deren Befugnissen.

II. Theil. Eigenthumsrecht in britischen Schiffen, Messung und Registrirung.

§. 17. Dieser zweite Theil soll für sämmtliche englischen Besitzungen gelten.

18. Britische Schiffe sind solche, die einem Rheder gehören, der geborner britischer Unterthan ist, oder naturalisirter Bürger; oder einer Corporation, die unter englischem Gesetze steht, und ihren Hauptgeschäftsplatz in England oder in einer britischen Besitzung hat.

19. Jedes britische Schiff muß gehörig registrirt werden, ausgenommen solche, die schon vor dem in Kraft treten der Acte registrirt sind ꝛc.

Ueber die Messung sind Vorschriften in §. 20—24 enthalten, welche bezwecken, bei unbeladenen und bei beladenen Schiffen möglichst genau den Cubikinhalt zu finden.

Bei Dampfschiffen wird für Maschinenraum abgezogen.

25. Die Tonnenzahl soll dem mittelsten Deckbalken eingeschnitten werden.

44. Das Registrirungs-Certificat soll enthalten:

1) Namen des Schiffes und des Hafens, wo es zu Hause gehört;
2) Einzelheiten in Betreff des Tonnengehalts, Bauart ꝛc.;
3) Namen des Schiffers;
4) Einzelheiten in Betreff des Ursprungs des Schiffes;
5) Namen und Bezeichnung des Rheders, wenn mehrere, Bezeichnung der Parten.

45. Veränderung des Schiffes muß auf das Registrirungs-Certificat vom Beamten bemerkt werden.

53. Bei wirklichem oder constructivem Verlust des Schiffes soll das Certificat dem Beamten eingeliefert werden.

54. Werden Schiffe in der Fremde von Engländern angekauft, so soll der Consul auf Verlangen dem Schiffer ein Attest ausstellen, welches enthält: Namen des Schiffes; Zeit und Ort des Kaufs und Namen der Käufer; Namen des Schiffers; gehörige (the best) Details über Tonnengehalt, Bauart ꝛc.

Und er soll eine Abschrift davon an die Zollbehörde in London schicken; sein Attest soll 6 Monat, oder bis zu der früheren in einem englischen Hafen erlangten Registrirung.

55. Ein registrirtes Schiff oder ein Part muß beim Verkauf durch Kaufbrief übertragen werden.

66. Ein registrirtes Schiff oder ein Part daran kann als Sicherheit für ein Darlehn gestellt werden; das Instrument, welches eine solche Sicherheit constatirt, heißt Hypothek (mortgage); bei Vorzeigung eines solchen soll der Registrator dasselbe im Registerbuch einzeichnen.

70. Der Inhaber einer Hypothek soll aber nicht weiter als Eigner des Schiffes gelten, als nöthig ist zu seiner Sicherstellung.

92. Jeder kann gegen Gebühren von nicht über 1 s. in den Bureaustunden das Registerbuch einsehen.

105. Flagge und Wimpel, welche die englischen Kriegsschiffe führen, dürfen nicht von Kauffahrern aufgehißt werden; ausgenommen ist der Union Jack mit weißer Einfassung, und die rothe gewöhnlich von Kauffahrern benutzte Flagge. Strafe bis zu 500 £. Orlogsofficiere im Dienst (on full pay), Zollhausbeamte und englische Consuln dürfen an Bord solcher Schiffe gehen und die Flagge confisciren.

III. Theil. Von den Schiffscapitainen und Seeleuten.

110—121 handelt von den Local-Marinebehörden (local marine boards), welche unter die Oberaufsicht des Handelsamtes (board of trade) gestellt werden und deren Zusammensetzung; nämlich: Mayor, Magistrat und vier Rheder. Wähler und Wählbarer ist jeder Rheder, der mindestens 250 Tonnen repräsentirt. (Für jede 250 Tonnen eine Stimme doch nicht über zehn Stimmen.)

122—130. In jedem Hafenplatz, wo eine Local-Marinebehörde ist, soll ein Heueramt eingesetzt werden unter einem Heuerbaas. — Ein Theil seiner Gebühren wird von den Seeleuten und ein Theil von den Rhedern bezahlt. — Mehr als die gesetzliche Gebühr darf bei Strafe von nicht über 20 £ nicht verlangt werden.

131—140. Schiffscapitaine und Steuerleute auf Schiffen für weite Reisen oder Küstenpassagierfahrt zu examiniren, sollen Examinatoren von der Orts-Marinebehörde bestellt werden. Es werden dann Tüchtigkeits- und Dienstatteste ausgestellt. — Ein Dienstattest wird ausgestellt für alle Capitaine und Steuerleute, die vor dem 1. Januar 1851 als solche angestellt waren (dadurch werden sie des Examens überhoben); kein Schiff darf in See gehen, wenn nicht Schiffer und Steuermann ein solches Dienstattest aufweisen können.

141—145. Von Lehrlingen. — Sie müssen, wenn sie von Vormündern oder Armenaufsehern in die Lehre gegeben werden, über 12 Jahr alt sein und von genügender Stärke, und im Attest muß dies bezeugt werden und daß der Capitän ein passender Mann sei.

146—170. Vom Heuern der Seeleute. — Zwischenhändlereien von unbefugten Personen bestraft. — Schriftlicher Contract muß vom Schiffer

und dann von den Leuten unterzeichnet werden und enthalten: Die Bezeichnung der Reise, Anzahl der Seeleute, wie viel Vollmatrosen, Zeit des Dienstanfanges, Stellung und Gage jedes Einzelnen, Rationsverzeichniß, Bestimmung über Aufführung an Bord und Strafen. Entziehung eines Theils der Ration und andere gesetzliche und von dem Handelsamt sanctionirte Strafarten, und welche die Partien annehmen. In der Regel soll der Contract vom Heuerbaas unterzeichnet werden. Der Heuerbaas soll ihn vorlesen und erläutern; er soll jede Unterschrift attestiren. — Es können auch Contracte für mehr als eine Reise geschlossen werden, doch ist die Dauer beschränkt auf den Zeitraum etwa eines Jahres. — Wo mehrere Küstenschiffe einem Rheder gehören, können Seeleute zum Dienst auf mehrere aber zu bezeichnende Reisen angenommen werden. Wer vor Antritt seines Dienstes ohne seine Schuld entlassen wird, oder bevor ein Monat Gage verdient ist, hat Anspruch auf ein Monat Gage, Anweisung auf einen Theil der Gage muß im Contract bemerkt werden, dann muß derselbe in der Regel während der Abwesenheit des Seemanns an die bezeichnete Person (seine Frau, Eltern, Großeltern, Kind, Bruder, Schwester) ausbezahlt werden; vorausgesetzt daß die Frau sich so beträgt, daß sie der Unterstützung Seiten des Mannes werth ist. In der Regel wird die Gage von dem Heuerbaas ausbezahlt. Der Heuerbaas wird angewiesen, irgend welche Streitfrage zwischen Schiffer, Rheder und Mannschaft zu vernehmen und zu entscheiden, welche ihr schriftlich vorgelegt wird. Die Entscheidung gilt als erste Instanz.

Rechtsansprüche auf Löhne.

181. Das Recht eines Seemanns auf Löhne und Nahrungsmittel soll als von der Zeit anfangend angenommen werden, wo er seine Arbeit beginnt, oder von der, in dem Vertrag für Beginn seiner Arbeit oder seiner Gegenwart an Bord, was nun zuerst eintritt, angegebenen Zeit.

182. Kein Seemann soll durch irgend einen Vertrag seinen Rechtsanspruch auf das Schiff verfallen sehen, oder irgend eines Mittels zur Erlangung seines Lohns, worauf er sonst berechtigt gewesen sein würde, verlustig gehen. Jede Stipulation in einem Vertrag, welche mit irgend einer Bestimmung dieser Acte unverträglich ist, und eine jede Stipulation, wodurch irgend ein Seemann zustimmt, sein Recht auf Lohn im Fall eines Verlustes des Schiffs oder irgend ein Recht, welches er nach Art von Berglohn haben oder erhalten mag (in the nature of salvage), aufzugeben, soll gänzlich unwirksam sein.

183. Kein Recht auf Löhne soll vom Frachtverdienst abhängig sein; jeder Seemann und Lehrling, der berechtigt sein würde, Lohn zu verlangen und zu erlangen (recover, einklagen), wenn das Schiff, in welchem er gedient hat, Fracht verdient hätte, soll in Gemäßheit aller übrigen auf den Fall anwendbaren gesetzlichen Vorschriften und Bedingungen berechtigt sein, den Lohn zu beanspruchen und zu erlangen, wenn auch keine Fracht verdient worden ist, er soll jedoch in Fällen von Schiffbruch oder Verlust des Schiffs, wenn bewiesen wird, daß er nicht alles Mögliche zur Rettung des Schiffes, der Ladung und Vorräthe gethan, seines Anspruchs verlustig gehen.

184. Wenn ein Seemann oder Lehrling, welcher kraft der vorstehenden Bestimmung Lohn zu erhalten hat, vor Zahlung desselben stirbt, so soll der Lohn, in der nachstehend, in Beziehung auf die Löhne von Seeleuten, welche während der Reise sterben, näher angegebenen Weise, gezahlt und verwendet werden.

185. In Fällen, wo der Dienst eines Seemanns vor der in dem Vertrag angenommenen Zeit in Folge Schiffbruchs oder Verlust des Schiffs abläuft, so wie auch in solchen Fällen, wo der Dienst vor der genannten Zeit abläuft, in Folge des Umstandes, daß er an einem Platze in der Fremde (abroad) am Lande zurückgelassen worden ist, unter Bescheinigung seiner Untüchtigkeit oder Unfähigkeit, die Reise fortzusetzen, welche in nachstehend erwähnter Weise auszustellen ist, soll solcher Seemann auf Lohn berechtigt sein, für die Zeit des Dienstes vor solchen Ablauf, jedoch nicht für eine weitere Zeit.

186. Kein Seemann oder Lehrling soll auf Lohn berechtigt sein für eine Zeit, während welcher er in gesetzwidriger Weise es verweigert oder verabsäumt, zu arbeiten, wenn er dazu aufgefordert wird, weder vor noch nach der in dem Vertrag für den Anfang festgesetzten Zeit, während welcher er für irgend ein von ihm begangenes Vergehen dem Gesetz gemäß gefangen gehalten wird, wenn nicht der den Fall untersuchende Gerichtshof anderswie verfügt.

187. Der Kapitain oder Eigner eines jeden Schiffs soll jedem Seemann seinen Lohn resp. innerhalb der folgenden Fristen zahlen.

Im Fall es ein Küstenfahrzeug ist, innerhalb 2 Tagen nach dem Ablauf des Vertrags oder zu der Zeit, wenn der Seemann abgemustert wird, welches von beiden nun zuerst eintritt; bei allen andern Schiffen (ausgenommen Schiffe, welche bei dem südlichen Wallfischfang oder zu andern Reisen verwendet werden, in Beziehung auf welche Seeleute durch die Bedingungen ihres Vertrags mittelst Antheils an dem Nutzertrage des Unternehmens vollständig entschädigt werden) innerhalb 3 Tagen nach

Ablieferung der Ladung, oder innerhalb 5 Tagen nach der Entlassung des Seemanns, was nun zuerst eintritt. In allen Fällen soll der Seemann zu der Zeit seiner Entlassung berechtigt sein, eine den 4ten Theil des ihm zukommenden Guthabens betragende Summe auf Abrechnung gezahlt zu erhalten. Jeder Capitain oder Eigner, welcher es verabsäumt, oder sich weigert, in vorstehend angegebener Weise Zahlung zu leisten, ohne hinreichende Ursache dafür zu haben, soll dem Seemann eine den Betrag des Lohns zweier Tage nicht übersteigende Summe für jeden Tag, während dessen die Zahlung über die resp. vorgenannten Fristen hinaus verzögert wird, und zwar nicht über 10 Tage, zahlen, und diese Summe soll wie der Lohn selbst erlangt werden können.

214—220. Jeder Seemann kann sein Schiff verlassen, um in den Dienst der königlichen Marine einzutreten; und der Capitain soll ihm seinen verdienten Lohn auszahlen und seine Kleidungsstücke verabfolgen lassen. — Vorausbezahlte und noch nicht abverdiente Gage kann von der Admiralität dem Capitain vergütet werden. Muß dann vom Schiffer andere Mannschaft zu höherer Gage angenommen werden, so soll die Admiralität den Mehrbetrag vergüten.

221—232. Drei oder mehr von der Mannschaft eines britischen Schiffs können sich wegen schlechten Proviants oder Wassers bei einem königlichen Commandeur, einem Consul, Heuerbaas oder einem oberen Zollbeamten beklagen, und die Klage soll dann untersucht werden. Findet sich die Klage ohne Grund, so soll jeder Klagende von seiner Gage nicht über einen Wochenlohn verlustig gehen. Verkürzte Rationen sollen dem Seemann in Geld vergütet werden. Arznei soll am Bord sein; Heilungskosten von Krankheit während des Dienstes zu Lasten des Rheders. — Schiffe auf weiteren Reisen, die mehr als 100 Personen am Bord haben, müssen einen angestellten Arzt, Wundarzt oder Apotheker führen, Volkslogis, wenn die Leute in Hängematten schlafen, muß für jeden 9 [] Fuß, wenn in Kojen 12 [] Fuß auf dem Deck solchen Logis gemessen, halten. Volkslogis muß entweder 6 Fuß hoch sein, von Deck zu Deck, oder wenn die Leute in Hängematten schlafen, 54 Cubikfuß, und wenn in Kojen 72 Fuß für Jeden halten. Proviant oder Güter dürfen nicht darin verstaut werden.

Jeder Seemann, der eine Klage gegen den Capitain oder einen der Mannschaft anhängig machen will, soll, sobald es der Dienst erlaubt, zu dem Zwecke ans Land gelassen werden.

239—242. Disciplinar-Gesetze. Jeder Gerichtshof in den königlichen Besitzungen, dem die Admiralitätsgerichtsbarkeit zusteht, kann auf Ansuchen des Rheders eines innerhalb der Gerichtsbarkeit sich befindenden

Schiffes oder auf Ansuchen des Mitrheders oder Consignatars oder des Agenten des Rheders oder eines mit Dienstattest versehenen Steuermanns oder auf Ansuchen von einem Drittel oder mehr der Schiffsmannschaft, und auf beeidigten hinlänglichen Beweis, daß die Absetzung des Kapitains nöthig ist, solchen demgemäß absetzen und mit Einwilligung des Rheders, Agenten rc., oder wenn kein solcher da ist, ohne solche Einwilligung einen andern Capitain ansetzen. Wenn das Handelsamt oder die Ortsmarinebehörde Ursache hat zu glauben, daß ein Capitain oder Steuermann aus Unfähigkeit oder schlechter Aufführung nicht passend ist zur Ausübung seiner Pflichten, so kann sie eine Untersuchung veranlassen. Und die Behörde kann das Dienstattest eines Kapitains oder Steuermanns suspendiren oder für null erklären, wenn ein solcher sich irgend eines groben Fehlers (gross act of misconduct), Trunkenheit oder Tyrannei schuldig gemacht hat, wenn Verlust oder großer Schaden durch ihn entstanden ist.

243. Strafen der Seeleute: Desertiren, bis zu 10 Wochen Gefängniß und Verlust der Gage rc. Ans Land gehen ohne Erlaubniß, bis zu 10 Wochen Gefängniß; Verlassen des Schiffs nach Ankunft, bevor es in Sicherheit ist, bis 1 Monat Gage; Ungehorsam, 4 Wochen Gefängniß; fortgesetzter Ungehorsam bis 12 Wochen do.; Thätlichkeit gegen Capitain oder Steuermann, 12 Wochen do.; Complottiren zu Ungehorsam bis 12 Wochen do.; vorsätzliche Beschädigung des Schiffs, 12 Wochen do. und Schadenersatz; Schaden durch Schmuggeln, zu ersetzen.

260—266. Von Seegerichten auf offener See und in fremden Ländern, und ihre Zusammenberufung durch irgend einen königlichen Marinecommandeur oder wenn keiner da ist, durch einen Consul.

IV. Theil. Sicherheitsmaßregeln. Gehörige Böte; wenn mehr als 10 Passagiere, außerdem ein Lifeboat. Die Admiralität soll von Zeit zu Zeit Signale veröffentlichen, deren sich begegnende Schiffe und auch Schiffe bei Nebel zu bedienen haben. Begegnende Schiffe sollen sich an Backbordseite passiren.

329. Niemand hat das Recht, Scheidewasser, Vitriol, Schießpulver oder sonst nach Ansicht des Capitains gefährliche Sachen an Bord zu bringen. Verheimlicht er die Natur der Waaren, so verfällt er in Strafe bis zu 100 £. Der Capitain darf verdächtige Colli öffnen lassen.

V. Theil. Von Lootsen. (Nur auf das vereinigte Königreich sich beziehend.)

Ein Capitain oder Steuermann kann sich examiniren lassen und darf dann als Lootse auf seinem oder auf einem andern Schiffe seines

Rheders fungiren. Ein angestellter Lootse kann eintreten, wo bereits ein anderer Lootse an Bord ist, doch kann alsdann das dem letzteren verhältnißmäßig zukommende Lootsgeld von dem Betrag abgezogen worden, den der angestellte Lootse erhält (qualified und unqualified).

Ein angestellter Lootse darf keine Schenke und keinen Verkauf von Taback halten, bei Strafe von 100 £. — Schaden muß er ersetzen und wird ihm außerdem das Patent entzogen. — Rheder oder Capitain sind nicht verantwortlich für Schaden, der durch einen angestellten Lootsen geschieht, der in seinem Distrikt fungirt.

VI. Theil. Leuchtfeuer. Tabellen über Leuchtfeuergeld sollen an den Zollhäusern angeschlagen werden. Beschädigung an Leuchtthürmen, Bojen und Baken bei Strafe bis zu 50 £ verboten.

VII. Theil. Vom Handelsmarinefond, der zu bilden ist aus Gebühren des Handelsamtes, aus dem Leuchtfeuergelde ꝛc. Ausgaben desselben sind: Salair an Angestellte und Besichtiger, für Leuchtfeuer ꝛc.

VIII. Theil. Strandungssachen und Bergung, nebst Strandordnung.

432—501. Die Inspektoren der Küstenwache, die oberen Zollbeamten sind in Strandungsfällen befugt, die Leitung der Hülfsleistung und der Bergung in die Hand zu nehmen, doch kann die Handelskammer auch andere Personen als Strandvögte ernennen (receiver of wreck). Admiräle oder Personen, welche Admiralitäts-Gerichtsbarkeit ausüben, sollen geborgene Sachen nicht in Empfang nehmen.

Bei Strandungsfällen begiebt sich der Strandvogt an Ort und Stelle und übernimmt das Commando über die Berger; er kann Leute zu Hülfe rufen, in der Nähe mit ihren Schiffen oder Böten liegende Capitaine oder andere Personen um Beistand anrufen und Wagen und Pferde requiriren; wer solchen Beistand verweigert, fällt in Strafe bis zu 100 £. — Alles Geborgene oder an den Strand Gespülte muß dem Strandvogt überliefert werden, bei Strafe bis 100 £; der Strandvogt darf in Weigerungsfällen Gewalt brauchen, ebenfalls wenn Unordnung oder Plünderei getrieben wird; Tödtung in solchen Fällen soll angesehen werden, als ohne seine Verschuldung entstanden. — Während der Abwesenheit des Strandvogts fungiren für ihn in folgender Ordnung: irgend ein oberer Zollbeamter, Friedensrichter, ein angestellter Officier on full pay in der Marine, ein desgl. im Militär; um zu retten, darf über Ländereien, die Privateigenthum sind, gegangen und gefahren, und dieselben dürfen als Lagerplatz für Geborgenes benutzt werden, gegen Schadenvergütung, die auf den geretteten Gegenständen haftet, wie Berglohn; verhindert der Landeigenthümer dies, so verfällt

er in Strafe bis 100 £. — Der Strandvogt ist angewiesen sobald als möglich beeidigte Aussagen zu veranlassen von Personen, die zum gestrandeten Schiffe gehörten, oder von Personen, die Auskunft geben können über Namen von Schiff, Capitain, Rheder, Ladungseigenthümer, Bestimmungsplatz des Schiffs, Ursache des Unfalls, geleistete Dienste und sonst wissenswerthe Umstände. — Dieses Verhör ist schriftlich aufzusetzen und sind zwei Abschriften zu machen, eine für die Handelskammer und eine für Lloyds; letztere ist zur Ansicht passend niederzulegen. — Dies gilt als prima facie Beweisstück. Jeder, er mag der Eigenthümer sein oder nicht, soll von am Strande Gefundenem beim Strandvogte Anzeige machen. — Hat der Strandvogt Verdacht oder hat er Anzeige erhalten, daß Strandgut verheimlicht wurde, so kann er den Friedensrichter um einen Befehl (warrant) angehen und auf solchen Befehl kann irgend ein Haus, Boot oder Schiff durchsucht werden. Strandgut unter 5 £ an Werth, oder verderblicher Natur, oder die Kosten der Lagerung nicht werth, kann gleich vom Strandvogt verkauft werden. Strandvögte erhalten nur die gesetzlich bestimmten Gebühren.

Berglohn wird bezahlt in folgenden Fällen: wenn ein Schiff oder Boot gestrandet, oder sonst an einer Küste in Noth ist, und dann Jemand Hülfe leistet, das Leben der in Noth befindlichen Personen rettet, Ladung oder Schiffsgeräth, oder Theile davon rettet. Berglohn für Lebensrettung soll vom Rheder vor allen andern Ansprüchen auf Berglohn bezahlt werden; ist aber das Schiff gänzlich verloren, so bezahlt die Handelskammer. — Streitigkeiten über Berglohn im Bezirk der Cinque Ports soll auf hergebrachte Weise geschlichtet werden. In andern Theilen des Königreichs aber, wenn die verlangte Summe 200 £ nicht übersteigt, soll die Streitfrage zwei Friedensrichtern zur Entscheidung gegeben werden; übersteigt sie aber die Summe 200 £, so kann die Sache, wenn die Betheiligten sich darüber vereinigen, ebenfalls vor den Friedensrichter gebracht werden; thun sie es aber nicht, so gehört sie in England vor das Admiralitätsgericht in England; in Irland: vor das Oberadmiralitätsgericht in Irland; in Schottland: vor den Sessionsgerichtshof (court of Session) unter diesem Vorbehalt: daß wenn die Kläger dann nicht mehr als 200 £ zuerkannt erhalten, sie keine Kosten ꝛc. ersetzt bekommen; es sei denn, daß das Gericht bezeugt: die Sache eigne sich, vor einen höheren Gerichtshof gebracht zu werden. Die Friedensrichter können einen in nautischen Sachen erfahrenen Mann als Beisitzer ernennen, und bei Meinungsverschiedenheit einen Obmann erwählen; die Friedensrichter müssen innerhalb 48 Stunden ihr Urtheil sprechen; der Obmann innerhalb 48 Stunden nach seiner Erwählung; doch nach

schriftlicher eigenhändiger Anzeige können sie sich auch eine längere Frist geben.

Von dem Friedensrichter wird appellirt in England an das Oberadmiralitätsgericht &c. (wie oben); es muß aber die Differenz 50 £ übersteigen und innerhalb 10 Tage nach dem Datum der schiedsrichterlichen Entscheidung (award) muß dem Friedensgerichte Anzeige gemacht, oder es muß der Appellant innerhalb 20 Tage nach obigem Datum förmlich moniren, wie es das Gerichtsverfahren vorschreibt. — Wenn der Bergelohn fällig ist, so muß der Strandvogt das Schiff &c. bis zur Bezahlung anhalten. Doch kann er auch Bürgschaft annehmen. Wurde den Betheiligten die Anhaltung angezeigt und ist der Bergelohn fällig, oder wurde nicht appellirt (innerhalb der gesetzlichen Frist), so kann der Strandvogt gleich zum Verkauf schreiten. Der Eigenthümer kann innerhalb eines Jahres, von dem Tage angerechnet, daß der Strandvogt in Besitz gekommen, reklamiren. — Werden gestrandete Schiffe geplündert, so soll die Commüne des Strandungsplatzes haften; nach Maßgabe der in Bezug auf Aufruhr &c. erlassenen Parlaments-Acten.

IX. Theil. Verbindlichkeit des Rheders.

Beschränkung derselben. Für Güter &c., die durch Feuer am Bord des Schiffs vernichtet werden, ist er nicht verbindlich. Ebenfalls nicht für Gold, Silber, Diamanten, Uhren, Juwelen oder Edelsteine, welche am Bord gestohlen werden, wenn nicht der Eigenthümer im Connoissemente oder dem Capitaine oder Rheder durch eine schriftliche Aufgabe Beschaffenheit und Werth angezeigt hat. —

Ferner nur bis zum Werth von Schiff und Fracht haftet er in solchen Fällen, wo ohne seine Schuld am Bord seines Schiffs Jemand das Leben verliert oder beschädigt wird; wo Schaden oder Verlust an der Ladung entsteht; wo Verlust am Leben oder persönliche Beschädigung durch die mangelhafte Leitung seines Schiffs an Personen in einem andern Fahrzeug entsteht oder dadurch andere Schiffe und Ladungen beschädigt werden.

Doch soll im Fall von Verlust von Leben oder Beschädigung eines Passagiers der Werth von Schiff und Fracht nicht geringer angenommen werden, als 15 £ pr. Register-Ton. Rhedergut soll dabei auch als frachtzahlend angesehen werden; Passagegeld soll auch gerechnet werden; ebenfalls Miethe für ein Schiff auf Zeit, ausgenommen, wenn solche Miethe erst nach 6 Monaten nach dem Verlust von Leben &c. verdient wird. — Und die Verbindlichkeit des Rheders in obigen Fällen soll so sein, als hätte kein anderer Verlust und Schaden stattgefunden. — Das Verfahren um zu bestimmen, ob der Rheder verbindlich erachtet werden

kann, wird im Wege des Schwurgerichts sein. — Schadenersatz für Leben und persönliche Beschädigung wird festgestellt für jeden Fall auf 30 £. — Diese Entschädigung genießt ein Vorzugsrecht:

X. Theil. Vom gerichtlichen Verfahren; im Allgemeinen; in Schottland.

XI. Theil. Von Verschiedenem.

544. Mit Eingeborenen von Ostindien kann ein Contrakt geschlossen werden, demzufolge sie nach Australien gehen und von da in anderen Schiffen, nach England bestimmt, dienen müssen.

546. Corporationen rc. können Grundstücke zu Matrosen-Kosthäusern (Sailors Homes) bewilligen.

547. Die gesetzgebende Behörde irgend einer brittischen Besitzung ist befugt, diese Akte abzuändern, bedarf dazu jedoch der Genehmigung des Geheimen Raths Ihrer Majestät und solche Abänderungen treten nicht eher in Kraft, als bis jene Bestätigung in der betreffenden Besitzung veröffentlich worden ist, oder bis der gesetzlich bestimmte Zeitpunkt eingetreten ist.

Kette (Anker); engl. chain cable, s. Ankerkette.

Kingston (Jamaica). Geringste Tiefe des Fahrwassers 4 Faden.
Tonnengeld 3 s. 10 d. pr. Ton.
Leuchtfeuergeld 3³/₅ d. pr. Ton.
Lootsgeld für ein Schiff von 265 Tons £ 7.
Hafengeld „ „ „ „ „ „ „ 1. 12.

Klariren s. Clariren.

Kleidungsstücke; engl. wearables, wearing apparell; franz. hardes; span. vestidos. Bei der Versicherung derselben gegen Seegefahr gilt in der Regel die Bedingung, frei von Beschädigung außer im Strandungsfall. — Der Capitain kann in Bremen seine Effekten versichern lassen, es ist wenigstens nicht gesetzlich verboten; was bei denen der Leute freilich auch nicht der Fall ist, doch kommen dergleichen Versicherungen nicht vor.

Zur Havarie grosse tragen die Kleidungsstücke der Passagiere und der Seeleute nicht bei.

Klinkerwerk; engl. clincherwork; franz. bordage à clin; span. klinkerweise arbeiten, tinglar. Die bei kleineren Schiffen noch gebräuchliche Weise, die Planken des Umschlages mit den Kanten über einander zu legen, wie man es am Lande bei Dächern von Schuppen oder Buden sehen kann, wird Klinkerwerk und Schiffe, die so gebaut sind, werden „klinkerweise gebaut“ genannt. Diese Bauart ist nicht so sicher als die üblichere, die Planken mit den Kanten neben einander zu legen („auf Krawehl gebaut“ heißen solche Schiffe), deshalb ist es in den Bedingun-

gen der Bremer und Hamburger Versicherer festgesetzt, daß Versicherungen von klinkerartig gebauten Schiffen ungültig sind, wenn diese Bauart nicht aufgegeben war.

Kohlen s. Steinkohlen.

Königsberg; engl. do. Handelsstadt in Preußen, am Pregel, mit dem Hafenplatz Pillau (für größere Schiffe).

Rechnungsart, Maß und Gewicht s. Preußen.

Das Fahrwasser zur Stadt hat zwei Barren mit 6 bis 9 Fuß Wasser, je nach der Jahreszeit. Die Schiffe nehmen in Königsberg ihre volle Ladung ein, loffen dann in Leichter bis auf 9 Fuß, und nehmen jenseits der Barre die Ladung wieder ein. — Das Haff hat 10 bis 14 Fuß Tiefe.

Hafengeld einkommend $7\frac{1}{2}$ Sgr. pro Last, ausgehend 15 Sgr.
Flußabgabe " $2\frac{3}{4}$ " " " " $5\frac{1}{2}$ "

Ein englisches Schiff von 91 Tons oder 72 preuß. Lasten, mit Ballast einkommend und mit Getreide ausgehend, hatte im Ganzen an Unkosten Et.=℘ 182. 2, mit Einschluß von Lootsgeld, Ballastloffen, Leichterlohn.

Kost- und Monatsgeld; engl. wages and provisions; span. sustento y salario oder alimentos y salarios. Die Ausgaben, welche dem Rheder die Beibehaltung der Schiffsmannschaft in einem Nothhafen macht, werden in einigen Ländern in Havarie grosse vergütet. Doch wird dabei als erforderlich erachtet, daß das Einlaufen wegen einer Schiff und Ladung drohenden Gefahr geschah. Vorausgesetzt wird dann, daß die Beibehaltung der Mannschaft ein dem gemeinschaftlichen Interesse gebrachtes Opfer war; daß dadurch die Ladung besser geschützt wurde, und daß bei vollendeter Reparatur des Schiffes gleich die Mittel zur Fortsetzung der Reise vorhanden waren. Alle diese Gründe, die für die Vergütung des Kost- und Monatsgeldes angeführt zu werden pflegen, sind jedoch nicht sehr stichhaltig. Man übersieht dabei, daß die Mannschaft sich contractlich verpflichtet hat, bis zur Beendigung der Reise beim Schiffe zu bleiben, und daß der Rheder dagegen die Verpflichtung hat, bis dahin Gage und Beköstigung zu bezahlen; daß es die Pflicht des Rheders aber auch ist, sein Schiff während der ganzen Reise in einem seetüchtigen Zustande zu halten, wozu auch die nöthige Mannschaft gehört. — Gleichwohl ist es in manchen Ländern durch Usanz, sogar durch Gesetz festgestellt, daß Kost- und Monatsgeld im Nothhafen zu vergüten sei. — Dies ist der Fall in Bremen, Hamburg, Preußen, Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen und den Vereinigten Staaten von Amerika, wo es nämlich nur erforderlich ist, daß der Noth-

hafen aus Anlaß einer durch Seeunfälle unerläßlich gewordenen Reparatur angelaufen wurde, und daß überhaupt Ladung im Schiffe ist. In Rußland wird, nach einer Dispache von Petersburg, ein Unterschied gemacht, ob das Einlaufen wegen eines zur Havarie partikulaire oder eines zur Havarie grosse gehörenden Schadens geschah; ersteres war der Fall, und das Kost- und Monatsgeld wurde zur Hälfte in Havarie grosse, zur Hälfte aufs Schiff gebracht. — Dagegen wird in England das Kost- und Monatsgeld niemals in Havarie grosse vergütet. In Frankreich und Spanien wird Kost- und Monatsgeld nur dann in Havarie grosse aufgenommen, wenn das Schiff monatsweise befrachtet war und die Reparatur im Nothhafen solche Schäden betrifft, die zur Havarie grosse gehören, also wenn Rundhölzer und Segel weggekappt waren und ersetzt werden mußten; außerdem bei monatsweise befrachteten Schiffen, wenn solche mit Embargo belegt oder von höherer Hand angehalten wurden. So ist die gesetzliche Vorschrift; doch habe ich eine Dispache von Bordeaux gesehen, worin aus Billigkeitsrücksichten, weil Arbeitslohn durch die Anwesenheit der Mannschaft erspart worden war, eine Vergütung von Kost- und Monatsgeld gemacht wurde. — Auch wird hin und wieder bei eigentlichen Bergungsfällen eine Ausnahme gemacht und Kost- und Monatsgeld vergütet.

Was die Berechnungsweise des Kost- und Monatsgeldes betrifft, so wird die Gage nach der Musterrolle berechnet. Fährt aber die Mannschaft auf Part, d. h. erhält sie einen Frachtverdienst, wie dies jetzt noch bei spanischen Schiffen mitunter der Fall ist, oder bekommt sie einen Theil des Segens, wie bei Grönlands- und Südseefahrern, so erscheint es zweifelhaft, ob alsdann die Gage überhaupt in Havarie grosse aufgenommen werden muß, weil durch die Verlängerung der Reise ein Mehrbetrag der Gage nicht verursacht wird. Wird jedoch für Gage eine Summe in Havarie aufgenommen, wie dies in der Regel mit Rücksicht auf ersparten Arbeitslohn geschieht, so pflegen die im Heimathshafen des Schiffes üblichen Ansätze zum Grunde gelegt zu werden. — Mitunter kommt es vor, daß der Capitain keine Kaplaken, statt derselben aber eine höhere Gage erhält; dann erscheint es als das Richtigste, die in Havarie grosse aufzunehmende Gage des Capitains nach Maßgabe derjenigen des Steuermanns, also etwa 50 pCt. höher als diese, zu berechnen. Sonst würden die Kaplaken, die gar nicht zur Havarie grosse gehören, mit vergütet werden, denn sie sind als in der höheren Gage enthalten anzusehen.

Die für Beköstigung der Mannschaft zu machende Vergütung ist schwieriger zu ermitteln. Das Genaueste würde sein, den verbrauchten

Proviant zu berechnen; da ein solches Verfahren aber sehr weitläufig sein würde, so hat sich überall, wo Kostgeld zur Berechnung kommt, die Usanz gebildet, daß ein für allemal ein fester Satz pr. Mann und Tag angenommen wird.

Bodmereiprämie und sonstige procentweise zu vertheilende Anschaffungskosten der Gelder können jedoch nur vom Kostgeld vergütet werden, weil Gage erst nach Beendigung der Reise fällig ist.

In denjenigen europäischen Häfen, wo überall eine solche Vergütung stattfindet, ist es Gebrauch, Kost- und Monatsgeld für die zur Ausbesserung der Schäden und Wiederbeladung des Schiffes erforderlich gewesene Zeit zu vergüten. Tritt aber, nachdem das Schiff seefertig ist, ungestümes Wetter oder Frost ein, und wird die Abfahrt dadurch verzögert, so ist der durch solchen Aufenthalt entstandene Mehrbetrag der Gage zu Lasten des Rheders. — In den Vereinigten Staaten wird Kost- und Monatsgeld vom Tage des Abhaltens nach einem Nothhafen bis zur vollendeten Instandsetzung des Schiffes berechnet. Daß diese Berechnungsweise theoretisch unrichtig ist, muß einleuchten; kann, wie oben gezeigt, bei der Vergütung von Kost- und Monatsgeld beinahe nie von einem freiwilligen Opfer, dem Grundprincip der Havarie grosse, die Rede sein: wie viel weniger in Betreff des Zeitraums, in welchem das Schiff noch auf hoher See sich befindet, und die Mannschaft zu entlassen ein Ding der Unmöglichkeit ist. Jene Berechnungsweise ist aber einmal usanzmäßig, und wird so lange beibehalten werden, bis ein gerichtlicher Ausspruch dieselbe umstößt.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß die Versicherer eine direkte Verpflichtung zur Vergütung von Kost- und Monatsgeld nirgend haben, weil die gehörige Bemannung eines Schiffes, als zur Seetüchtigkeit gehörend, bei jeder Versicherung vorausgesetzt wird; indirekt kommen sie in Anspruch, indem sie den geleisteten Beitrag zu einer Havarie grosse ihrem Versicherten ersetzen müssen, woraus denn aber zugleich hervorgeht, daß bei Schiffen ohne Ladung ein solcher Anspruch an die Versicherer überhaupt nicht stattfindet.

Krankheit der Schiffsmannschaft. Im Dienst und ohne eigenes Verschulden krank gewordene Seeleute sind auf Kosten des Schiffes, beziehungsweise des Rheders, zu verpflegen. Kann dies am Bord nicht geschehen und ist ein Hospital erreichbar oder ein anderweitiges gutes Unterkommen am Lande zu haben, so ist der Kranke dahin zu schaffen. Wird er geheilt entlassen und ist das Schiff dann schon abgesegelt, so ist der Seemann auf Kosten des Schiffes nach der Heimath zu befördern. — Außerdem erhält er seine Gage bis zu dem Tage, an welchem er das

Schiff verläßt. — Hat sich Jemand die Krankheit selbst zugezogen, so hat er die Kurkosten selbst zu tragen, bekommt für die Zeit, da er dienstunfähig war, keine Gage und verliert außerdem den Anspruch auf freie Rückbeförderung (Bremer Verordnung 1853).

Muß ein Schiff einen Nothhafen anlaufen, um erkrankte Seeleute ans Land zu setzen und andere in deren Stelle zu nehmen, so sind die Verpflegungskosten und höhere Gage zu Lasten des Rheders. Denn er ist verpflichtet, (an und für sich oder durch Frachtcontrakt) sein Schiff während der ganzen Reise seefähig zu erhalten; zur Seetüchtigkeit gehört aber auch eine vollzählige gesunde Besatzung. Und ebenso wenig wie er Ersatz dafür bekommt, wenn Theile seines Schiffes durch inneren Verderb beschädigt werden, ebenso wenig sind auch Ladungsinteressenten oder Versicherer verpflichtet, die eben bezeichneten durch Krankheit der Mannschaft entstandenen Unkosten zu vergüten oder, im Wege der Havarie grosse, mit tragen zu helfen. In einem solchen Fall könnten höchstens die Unkosten an Lootsgeld, Hafengeld und sonstige Nebenunkosten zur Havarie grosse gerechnet werden; denn durch das Einlaufen eines mit ungenügend gewordener Mannschaft besetzten Schiffes geschieht gleichsam eine Rettung aus einer gemeinschaftlichen Gefahr, und es erscheint demnach gerechtfertigt, wenn die direkt zu solcher Rettung verwendeten Unkosten gemeinschaftlich getragen werden. Dabei versteht es sich, daß der Beweis geliefert wird, das Schiff sei mit einer durchaus gesunden Mannschaft in See gegangen, und die Umstände müssen die Erkrankung aus den Seefällen, erlittenem schlechten Wetter, Strapazen u. s. w. folgern lassen. — Es ist übrigens dagegen zu bemerken, daß sich in Gesetzen, welche viele zur Havarie grosse gehörige Fälle aufführen, nirgends das Einlaufen wegen Krankheit der Mannschaft namhaft gemacht findet. In solchen Ländern, wo das strenge spanische Gesetz gilt, nach welchem selbst die Unkosten des Einlaufens wegen Partikulairschäden zur Havarie grosse nicht gehören, dürfte die Aufnahme des obigen Falls in Havarie grosse durchaus unzulässig sein.

Kriegsgefahr, Kriegsmolest; engl. risk of war; franz. danger de la guerre; span. riesgo de guerra. Darunter wird im Versicherungswesen jede Art von feindlicher Behandlung verstanden, wodurch der versicherte Gegenstand Schaden erleidet oder verloren geht. Namentlich gehört dazu: Anhaltung, Aufbringung, Blockade, Condemnation, Convoyekosten, Schaden in Folge der Ausübung des Durchsuchungsrechts, Embargo, Kaperei, Nehmung, Ranzionirung, Reklamekosten, Unkosten der Wiedernehmung (s. diese Artikel).

Hat der Versicherer die Polize ohne beschränkende Clausel gezeichnet, so steht er für die Kriegsgefahr ein. Bei in Aussicht stehendem oder bereits eingetretenem Kriege wird jedoch die Gefahr desselben nur gegen bedeutend erhöhte Prämien, wenn überall, von dem Versicherer übernommen. Uebernimmt derselbe diese Gefahr nicht, so wird dies durch eine der Polize beigefügte Clausel ausgedrückt; es heißt dann: frei von Kriegsmolest; oder: bloß für Seegefahr. Diese Clauseln unterscheiden sich dadurch von einander, daß bei der ersteren der Risiko des Versicherers in dem Augenblicke aufhört, wo das Schiff gewaltsam eingebracht wird; während bei der letzteren der Risiko bis zur Condemnation, oder bei Freisprechung des Schiffes, bis zur Beendigung der Reise fortdauert. Dieser Unterschied geht jedoch nicht aus dem Wortlaut der Clauseln gleichsam von selbst hervor, sondern es bestehen darüber authentische Erklärungen und Erläuterungen in den verschiedenen Gesetzen. Die Bremer Bedingungen von 1854 enthalten im §. 22 die Auslegung der Clausel: „frei von Kriegsmolest". Beraubung &c. durch Kriegsschiffe oder Kaper wird nicht vergütet, auch nicht Havarie grosse, die aus einem Seewurf &c. zur Vermeidung dieser Gefahr hervorgeht. Für den Fall der Freigebung des Schiffes bedarf es einer Vereinbarung über den Wiederanfang der Versicherung, und einer besondern Uebereinkunft, wenn Leckage &c. an der Waare mit einbegriffen werden soll. Und nach §. 23 wird bei der Clausel „bloß für Seegefahr" der Risiko der Versicherer durch Aufbringung des Schiffes nicht unterbrochen; aber Beraubung &c. durch Kriegsschiffe oder Kaper ist, wie oben, nicht zu Lasten des Versicherers, auch nicht Reklamekosten, und der Schaden der bei Condemnation des Schiffs an den freigegebenen Gütern durch Verkauf derselben oder durch deren Beförderung entstehen mag. Im Fall die Anhaltung länger als zwei Monate dauert, ist der Versicherer frei von Leckage &c. (die sonst nach §. 21 vergütet wird, wenn ohne eine der obigen Clauseln versichert wurde), es sei denn, daß das Schiff auf der Weiterreise strande.

Der Hamburger Plan von 1853 enthält im §. 39 die Auslegung der Clausel „nur für Seegefahr", und im §. 40 diejenige der Clausel: „frei von Kriegsmolest"; der §. 39 stimmt im Wesentlichen mit dem §. 23 der Bremer Bedingungen überein, dagegen erscheint §. 40 insofern ungünstiger für den Versicherten, als darin festgesetzt wird, daß der Seerisiko endet, sobald das Schiff an der Fortsetzung der Reise behindert wird, oder dieselbe verändert, oder der Schiffer die freie Führung des Schiffes verliert; — während nach Bremer Bedingungen bei der Bedingung „frei von Kriegsmolest" allerdings alle Folgen einer

feindseligen Behandlung ungedeckt sind, jedoch die Versicherung erst gänzlich abläuft in dem Augenblick der Einbringung; woraus sich also ergiebt, daß der in Bremen Versicherte für den nach der Nehmung und vor der Aufbringung durch die Gewalt der Elemente stattgefundenen Schaden oder Verlust gedeckt ist, während dies in Hamburg nicht der Fall sein würde.

Das preuß. Recht kennt diese Clauseln nicht. Bei Versicherungen in Kriegszeiten bedarf es der genauen Anzeige, wenn verbotene Waaren an Bord sich befinden, wenn das Schiff eine gekaufte Prise ist; wird bei der Versicherung nicht eine besondere Art der Gefahr bestimmt, für welche allein der Versicherer haften soll, so trifft ihn die Kriegsgefahr in allen ihren Abstufungen.

Das holl. Handelsgesetzbuch befreit im §. 647 bei einer Versicherung „frei von Molest" den Versicherer von Verlust durch Kriegsgefahr und Seeräuberei; die Versicherung tritt außer Kraft, sobald der versicherte Gegenstand durch Molest aufgehalten, oder von dem Course abgebracht wird. Schaden, der vor dem Molest stattgefunden, wird bezahlt. — Die Clausel „nur für Seegefahr" wird nicht erwähnt. Will der Versicherte ihren Nutzen genießen, so kann er dies in Holland auch ohne dieselbe bewerkstelligen; dann muß er neben der Clausel „frei von Molest" sich ausbedingen, daß der Versicherer ungeachtet der Aufbringung fortfahren soll, die gewöhnliche Gefahr zu laufen. Dies Verfahren setzt der §. 648 voraus, wenn er den Versicherer in solchem Fall für allen gewöhnlichen Schaden verantwortlich macht, der dem versicherten Gegenstande zustößt, bis das Schiff aufgebracht ist, und den Anker hat fallen lassen. Dabei sind Schäden, die unzweifelhaft aus dem Molest entspringen, ausgenommen; ist die Ursache des Verlustes zweifelhaft, so wird angenommen, daß solcher durch ein gewöhnliches Unglück, für welches der Versicherer aufkommen muß, entstanden ist. — Wird ein „frei von Molest" versichertes Schiff vor dessen Abgang angehalten, so wird solches dem Aufbringen gleich geachtet, und die Gefahr des Versicherers hat ein Ende. — Die holländischen Polizen enthalten jedoch im gedruckten Texte Bestimmungen, die von obiger Vorschrift etwas abweichen und den Zweck haben, dem Versicherten eine größere Deckung zu verschaffen.

In Frankreich haftet der Versicherer nach dem Gesetzbuche für alle Gefahr; die Polizen nehmen jedoch die Kriegsgefahr davon aus; diese muß besonders ausbedungen sein: war sie dies nicht, so hört der Risiko im Augenblicke der Anhaltung auf, wenn der Anhaltung die Aufbringung folgt.

In Belgien ist es ähnlich; wird aber ein Schiff innerhalb drei Tagen nach der Anhaltung eingebracht, so dauert der Risiko fort bis der Anker ausgeworfen ist. (Vergl. Benecke-Nolte 2. Th. 294 ff.).

In englischen Polizen übernimmt der Versicherer alle Gefahr, wozu auch die Kriegsgefahr gehört. Will er davon ganz oder theilweise befreit sein, so muß dies durch eine besondere Clausel ausgesprochen werden. Früher waren folgende Clauseln üblich: frei von Nehmung im Hafen (free from capture in port); frei von Nehmung und Arrestirung (free from capture and seizure); doch wird jetzt nach Benecke-Nolte die Clausel gebraucht: frei von Nehmung, Arrestirung und deren Folgen (free of capture and seizure and the consequences thereof).

Phillips führt im I. Theil S. 725 ff. mehrere gerichtliche Entscheidungen auf über Versicherungen mit einer beschränkenden Clausel. War „Nehmung im Loßplatze" ausgeschlossen, und das Schiff wurde auf einer zum Loßplatze gehörenden Rhede genommen, so waren die Versicherer frei. Ankerte dagegen das Schiff außerhalb des Bereichs der Rhede, so wurden die Versicherer für die stattgefundene Nehmung verantwortlich gemacht. Waren die Versicherer von Nehmung im Allgemeinen frei, und das Schiff strandete, wurde dann aber genommen, so ward die Strandung, für welche die Versicherer aufkommen müssen, für die nächste Ursache des Unfalls angesehen und demnach die Versicherer zur Bezahlung des Schadens verurtheilt.

Kriegscontrebande; engl. articles contreband of war; franz. contrabande de guerre; span. contrabando de guerra. Darunter versteht man solche Gegenstände, die unmittelbar oder mittelbar zur Kriegführung gebraucht werden und sich an Bord neutraler, nach einem Hafen einer der kriegführenden Mächte bestimmter Schiffe vorfinden. Man sieht, daß der Begriff sehr dehnbar ist, und es kommt daher darauf an, diejenigen Artikel namhaft zu machen, welche nach den Verordnungen und gerichtlichen Entscheidungen der einzelnen Ländern zur Kriegscontrebande gezählt werden.

Die Bremer Verordnung von 1854, bei Gelegenheit des Krieges der Westmächte gegen Rußland erlassen, verbietet die Ausfuhr aller nach dem allgemeinen Völkerrechte oder nach den bestehenden Bremischen Staatsverträgen als Kriegscontrebande anzusehenden Gegenstände, namentlich von Kriegsmunition, Pulver, Kugeln und Zündhütchen, von Schwefel und Salpeter, von Geschützen und Waffen aller Art und überhaupt von allen unmittelbar zur Kriegführung dienenden Gegenständen nach dem Gebiete einer der kriegführenden Mächte.

In Lübeck ward zur selben Zeit eine ähnliche Verordnung erlassen, worin außer den obigen Artikeln auch Blei aufgeführt wurde. Dies ist insofern eine Neuerung, als selbst in den von den Hansestädten mit dritten Mächten, z. B. Venezuela und Mexico, abgeschlossenen Verträgen bei Aufzählung der als Kriegscontrebande anzusehenden Gegenstände Blei nicht genannt wird. — Ueberhaupt erkennt das Völkerrecht nur Waffen aller Art und Kriegsmunition als Kriegscontrebande an. In Kriegszeiten kommt es außerdem auf die Ansicht der kriegführenden Mächte an, und auf deren Gewalt, diese ihre kundgegebene Ansicht geltend zu machen. So gehört in England außer Waffen &c. auch Pech und Theer, Segeltuch, Anker und Schiffsmasten zur Kriegscontrebande, und ferner alle Gegenstände, die durch Verträge als Contrebande anerkannt sind, z. B. Pferde und Pferdegeschirr, Tauwerk, Hanf, Kupferplatten, in neuerer Zeit auch, durch einseitiges Verbot, Steinkohlen. Ueberhaupt aber ist beim Ausbruch eines Krieges die Proclamation der kriegführenden Mächte in Betreff dessen, was sie als Contrebande ansehen, zu beachten.

Kriegscontrebande ist der Confiscation ausgesetzt. Ob auch das Schiff, in welchem solche verladen, hängt nach englischem Rechte davon ab, ob der Rheder von der Verladung gewußt; ferner kommt es dabei auf die Bestimmungen abgeschlossener Staatsverträge an. Siehe Kaltenborn II. 413 ff.

Hinsichtlich der Versichernng solcher Gegenstände, die zur Kriegscontrebande gehören oder die dazu gerechnet werden können, ist zu bemerken, daß dieselben, wenn der Versicherte gegen alle Gefahr gedeckt sein will, namhaft gemacht werden müssen und nicht etwa unter allgemeiner Benennung als Kaufmannsgut, Waaren &c. dürfen verladen werden. Dann hängt es bei Aufgabe zur Versicherung vom Versicherer ab, ob er die Kriegsgefahr übernehmen will, wo er dies nach Landesgesetzen überall darf.

Die Bremer Bedingungen enthalten darüber im §. 27 das Nähere. Werden Kriegs- und Marinebedürfnisse als Waaren &c. versichert, so gilt diese Versicherung nur „frei von Kriegsmolest". Bei Pulver und Blei, Kugeln &c., langen Messern und Sackhauern, Schwefel, Salpeter, Pech, Theer, Harz, Hanf, Tauwerk, Segeln, Masten, Schiffsbauholz, Metall zur Schiffsbekleidung und Eisenwerk zum Schiffsbau ist eine specielle Bezeichnung erforderlich; Segeltuch, Ravenstuch, flämisch Leinen und Säcke dürfen nicht unter der allgemeinen Benennung von Leinen und Leinenwaaren angegeben werden, um gegen alle Gefahr versichert zu sein. — Außerdem aber wird festgesetzt, daß die Bestim-

mungen dieses Paragraphen auf alle sonstigen Gegenstände Anwendung finden sollen, welche bei den im Kriege begriffenen Mächten für Kriegscontrebande gelten, oder vor Abschluß einer Versicherung dafür erklärt sein mögen.

Der Hamburger Plan von 1853 nennt im §. 66 die obigen Gegenstände, und verlangt deren Bezeichnung in der Police, widrigenfalls die Versicherung wohl alle Seegefahr der Reise, nicht aber den Kriegsmolest deckt.

Nach preuß. Recht gehören in Bezug auf Versicherungen Geschütz, Munition und Waffen aller Art, ferner Lunten, Salpeter, Schwefel, Sättel, Zelte, und was sonst durch besondere Verträge einzunehmen verboten ist, zu denjenigen Waaren, die genau angegeben werden müssen, sowohl bei Casko- als bei Waarenversicherungen. — Dagegen gehören Masten, Schiffsholz, Taue, Segeltuch, Hanf, Pech, Korn, und andere Materialien, die in Kriegsbedürfnisse verwandelt werden können, auch Pferde, nicht unter die verbotenen Güter. (§. 2034 ff.). Hat der Versicherte die Anzeige in Betreff der Contrebande unterlassen, so ist der Vertrag, in so weit als aus dieser Qualität der Waaren ein Schaden entsteht, für den Versicherer unverbindlich, und der Versicherte muß gleichwohl die Prämie bezahlen.

Das holländische Handelsgesetzbuch enthält direkt nichts über Kriegscontrebande. Kann der Versicherte die ihm zugesandten Waaren nicht näher bezeichnen, so darf er solche unter der allgemeinen Benennung „Güter" versichern lassen. Solche Versicherung schließt jedoch Kriegsbedürfnisse nicht ein (§. 596). Ferner bestimmt der §. 599, daß Versicherungen nichtig sind, wenn sie auf Gegenstände geschlossen werden, womit nach den Gesetzen und Verordnungen kein Handel getrieben werden darf, und auf Schiffe, die zum Transport solcher Gegenstände benutzt werden.

Das spanische Handelsgesetzbuch erklärt im §. 885 die Versicherung der Gegenstände eines verbotenen Handels für nichtig.

Kühlgeld. Unter diesem Namen kam in früheren Zeiten häufiger als jetzt, eine bei Getreideladungen der Schiffsmannschaft für das Umstechen während der Reise bewilligte, oft gesetzlich festgestellte, Vergütung vor. — Jetzt pflegt es in Chartepartien ausbedungen zu werden, der Schiffer müsse durch Umstechen, wenn solches thunlich, die Erhitzung des Getreides zu verhindern suchen; auch die Luken bei gutem Wetter öffnen lassen.

Kupferhaut; engl. copper sheathing; franz. doublage en cuivre; span. forro de cobre; bekupfern: forrar con cobre. Der Beschlag des

äußern Schiffsbodens mittelst Kupfer- oder Metallblechen (Kupferhautblätter oder Kupferhautplatten genannt) wird gewöhnlich mit dem obigen Ausdruck bezeichnet. Dieser Beschlag vertritt die Stelle der früher allein bekannten Methode, den Boden durch eine Schwefel-, Grünspan- und sonstige dem thierischen Organismus schädliche Substanzen enthaltene Theer- und Pechsalbe gegen das in südlichen Meeren verderbliche Schalthier, den Schiffsbohrer, gemeiniglich Wurm oder Langhals genannt, zu schützen.

Schaden an der Kupferhaut ist in Bremen unter gewissen Umständen zu Lasten der Versicherer; z. B. wenn das Schiff gestoßen hat, wenn es an Grund gewesen oder wenn es schwer leck geworden ist, und dieser Leck den Unfällen der See zugeschrieben werden muß. Da aber jede Kupferhaut so sehr der Abnutzung unterworfen ist, daß die Nothwendigkeit der Erneuerung sich alle vier bis fünf Jahre wiederholt, so ist es in den Bedingungen vorgesehen, daß nicht gewöhnliche Abnutzung dem Versicherer aufgebürdet wird, indem festgesetzt wurde, daß die Erneuerung einer Kupferhaut, die bereits länger als vier Jahre gesessen hatte, nicht zu Lasten des Versicherers sein soll.

Ueber die Berechnungsweise des Schadens an einer Kupferhaut enthält der Artikel „Ausbesserungskosten“ einige Notizen.

Kurze Sicht; engl. short sight; franz. à court terme. Wechsel, die bald (in wenigen Tagen) nach Vorzeigung bezahlt werden müssen, nennt man Wechsel mit kurzer Sicht. Im Wechsel selbst kann dieser Ausdruck jedoch wegen seiner Unbestimmtheit nicht gebraucht werden. Man kann wohl schreiben: Zahlen Sie nach Sicht ...., d. h. gleich bei Vorzeigung; oder: 14 Tage nach Sicht; aber nicht: kurz nach Sicht, denn der Schuldner kann alsdann eine Auslegung anwenden, die dem Gläubiger nicht gefällt. — Aber bei Ein- und Verkauf von Wechseln ist der Ausdruck gäng und gebe.

Laden; engl. to load; franz. charger; span. cargar. Die Ladung ins Schiff nehmen. Bevor dies geschehen kann, ist es nöthig, daß der Zustand des Schiffes ein durchaus fester und dichter sei, wenn der Schiffer bei etwa sich ergebender Beschädigung an der Ladung gegen Ansprüche der Empfänger oder Ablader gedeckt sein will. Beim Laden von Stückgütern wird die Pflicht des Schiffers, für den dichten Zustand des Schiffes zu sorgen, stillschweigend vorausgesetzt; beim Abschluß einer Charteparthie enthält dieselbe in der Regel diese Verpflichtung.

Gewöhnlich hat der Ablader die Kosten des Transports der Waaren bis zur Seite des Schiffes zu tragen. Doch giebt es auch Plätze, z. B. in Westindien, wo die Ladung in den Schiffsböten vom Lande abgeholt

wird; oder wo, wenn dies nicht geschieht, die Leichterkosten dem Schiffe belastet werden. Bei Annahme einer Befrachtung muß der Schiffer sich also genau nach dem Gebrauche des Platzes erkundigen.

Die Unkosten des eigentlichen Ladens, d. h. des Aufwindens und Verstauens sind immer zu Lasten des Schiffes; auch in der Regel die Lieferung des Garniers.

Beim Laden führt der Steuermann das Verzeichniß der eingenommenen Güter nach Märken und Nummern, oder wo diese fehlen, nach der Stückzahl. Empfangen nach Gewicht geschieht fast nie. — Der Ablieferer (Leichterschiffer, Fuhrmann, Träger) erhält vom Steuermann einen Empfangschein mit Angabe der Collizahl und deren Märk und Nummer. Dieser Empfang wird gewöhnlich das Recief genannt, von dem Anfangsworte der in England und Amerika gebräuchlichen Scheine: received (on board) etc. — Auf Grundlage dieser Scheine zeichnet der Capitain die Connoissemente, namentlich in solchen Plätzen, wo der Ankergrund in einiger Entfernung vom Geschäftstheil der Stadt ist. In manchen Handelshäusern ist es eingeführt, bei jeder Abladung zwei Scheine auszufertigen, wovon der Steuermann einen behält und den anderen nach dem Empfange unterschrieben zurückgiebt, eine Einrichtung, die sehr zweckmäßig ist und wodurch manchem Irrthum vorgebeugt wird, der sonst bei der großen Eile, mit welcher das Beladen der Schiffe meistens geschieht, sich leicht einschleichen kann. Wäre diese Einrichtung allgemein, so hätte man gleich auf die leichteste Weise die in einigen Gesetzen vorgeschriebenen Ladebücher, denn es wäre nur nöthig, die Scheine am Schluß der Beladung zusammen zu heften.

Der Anfang der Beladung ist insofern ein wichtiger Zeitpunkt, als oft die Versicherung des Schiffes zugleich damit anfängt, weshalb der Steuermann schon aus diesem Grunde die Anmerkung jenes Anfangs im Journal nicht unterlassen darf.

Die Ladekosten in einem Nothhafen gehören zur Havarie grosse. Ausnahmen finden statt nach den Usanzen und Gesetzen folgender Länder: Englands, wo die Ladekosten der Fracht belastet werden; Frankreichs und Belgiens, wo dieselben, wie auch die Entladungskosten, der Ladung allein zur Last gebracht werden, wenn die Entladung nur der Reparatur des Schiffes wegen geschah.

Ladung; engl. cargo; franz. cargaison, chargement; span. cargazon, cargamento. Die Gesammtheit der im Schiff befindlichen Waaren wird die Ladung desselben genannt. Für die Beförderung der Ladung zum Bestimmungsplatz bekommt der Schiffer die ausbedungene Bezahlung, **Fracht** genannt. (S. d. Art.). Für die Sicherheit der

Ladung während der Reise, das heißt von der Einnahme bis zur Ablieferung die möglichste Sorge zu tragen, ist Pflicht des Schiffers. Er hat also nicht nur für gute und gehörige Garnirung und Stauung (s. d. Art.) aufzukommen, sondern auch darüber zu wachen, daß die Ladung nicht durch das eingedrungene Seewasser beschädigt werde; er hat also die hinlängliche Bedienung der Pumpen zu veranlassen. Bei Waaren, die durch innere Erhitzung Schaden leiden können, muß er, so oft solches thunlich ist, die Luken öffnen lassen; in älteren Gesetzen findet sich häufig die in einige neuere Gesetze übergegangene Vorschrift, er müsse Katzen an Bord haben, um dem Mäusefraß vorzubeugen.

Zwischen Schiff und Ladung existirt insofern eine Gemeinschaft (s. d. Art.), als die Ladung einen vom Schiffe erlittenen Schaden unter gewissen Voraussetzungen mit tragen muß, und so umgekehrt. Wurde nämlich ein Theil vom Schiffsgeräth zur Abwendung einer gemeinschaftlichen Gefahr freiwillig aufgeopfert, oder auf gleiche Weise das Schiff selbst beschädigt, so wird ein solcher Schaden vom ganzen geretteten Werth vergütet. Ebenso wenn ein Theil der Ladung, etwa zur Erleichtung des dem Untergang drohenden Schiffes über Bord geworfen, oder zur Anschaffung von Geldern zur Bestreitung gemeinschaftlich zu tragender Unkosten verkauft wurde; wie solches in den Artikeln: Havarie grosse und Seewurf näher auseinander gesetzt ist.

Ladungsverzeichniss; engl. freight-list. S. Manifest.

Lagermiethe; engl. warehouse-rent; franz. magasinage; span. almacenage. Dasjenige, was für die Aufbewahrung der Güter bezahlt wird. Lagermiethe ist insofern verschiedener Natur, als sie in gewissen Fällen vom Eigenthümer des betreffenden Gegenstandes, in andern vom Versicherer, in noch andern, als Havarie grosse vergütet wird.

Am Bestimmungsplatze eines Schiffes gehört Lagermiethe für die in dem Schiffe angebrachten Waaren zu den gewöhnlichen Unkosten, den einzigen Fall ausgenommen, daß beschädigte Waaren zum Auctionslokale transportirt werden mußten, und dadurch eine Extra-Ausgabe für Lagermiethe entstand, die bei unbeschädigter Ankunft der Waaren nicht würde stattgefunden habe.

Mußte im Nothhafen die Ladung gelosset und gelagert werden, weil die Ausbesserung des Schiffes sonst nicht zu beschaffen war, so wird die Lagermiethe, wenn der Fall überhaupt Anspruch auf Havarie grosse giebt, in Havarie grosse vergütet. Nach englischer Dispachirung wird jedoch alsdann die Lagermiethe der Ladung separat belastet. In Frankreich und Spanien ebenfalls.

Ist nach den Bedingungen der Police die Havarie grosse zu Lasten des Versicherers, so vergütet er mit derselben auch den darin enthaltenen Theil der Lagermiethe; so wie auch, wenn die Lagermiethe nach englischer Aufmachung der Ladung separat zur Last gebracht war, solche als Unterabtheilung der Havarie grosse.

War im Nothhafen die Entlossnng und Lagerung der Ladung allein wegen der Conservirung derselben erforderlich, so sind die Unkosten von der Ladung zu tragen, und es kommt alsdann darauf an, ob der Versicherer verantwortlich ist für Beschädigung, widrigenfalls ihn auch die Lagermiethe nicht trifft.

Lagermiethe für Schiffsgeräthe gehört ebenfalls zur Havarie grosse, vorausgesetzt, daß die Lagerung nothwendig war, um im Nothhafen das beladene Schiff zu repariren, und ferner, daß Lagermiethe nach der Usanz desjenigen Orts, wo die Havarie regulirt wird, zur Havarie grosse gerechnet wird.

Laguayra. Hafen und Handelsstadt in Venezuela, Südamerika.

Rechnet nach Piastern zu 100 Cents oder nach Pesos macoquinas, wovon 5 = 4 spanischen Piastern sind. Maaß und Gewicht im Allgemeinen wie Spanien.

Schiffe ankern auf der Rhede in 9 bis 18 Faden; Ankergrund ist gut; bei gehörigem Geschirr ist wenig Gefahr, ins Treiben zu gerathen.

Tonnengeld: Nationale Schiffe 1/8 $ pr. Ton, nicht gleichgestellte 1/2 $.
Abgabe für Trinkwasser: für Brigs 30 $, für Dreimaster 40 $.
Steinballast, 8 bis 12 $ pr. Barke von 5 Tons und schwer zu haben.
Leichterlohn, 4 $ pr. Leichter, 4 bis 4 1/2 Tons beim Lossen; in der Regel zu Lasten des Schiffes.
Leuchtfeuergeld, 6 Cents pr. Ton.

Laguna (de Terminos). Hafen und Handelsstadt in Yucatan. Stapelplatz für Blauholz.

Auf der Barre ist 12 1/2 Fuß Wasser. Schiffe von größerem Tiefgang liegen etwa 12 englische Meilen von Laguna. Leichterlohn ist theuer.

Unkosten: Tonnengeld 1 1/2 $ pr. Ton, sonstige Unkosten ca. 40 $ pr. Schiff.

Das Tonnengeld wird nur in einem Hafen des Staats bezahlt, wenn in einem andern Hafen die Ladung completirt wird, so wird nichts weiter bezahlt.

Landungskosten; engl. landing charges; span. gastos del desembarco. Am Bestimmungsplatz gehören dieselben zu den gewöhnlichen Unkosten, welche in der Regel der Empfänger der Güter zu tragen hat, insofern der eigentliche Transport vom Schiffe zum Lande darunter

verstanden wird, denn das Herauswinden der Güter aus dem Schiffe und die Ablieferung derselben an den Leichterschiffer muß durch die vom Schiffer dazu angestellten Arbeiter oder durch die Schiffsmannschaft geschehen. Ausnahmsweise, z. B. in einigen westindischen Häfen muß der Schiffer für den Transport zum Lande sorgen. Es kommt dabei auf örtliche Usanz an, die sehr abweichend ist; weshalb der Schiffer vor Abschluß eines Frachtcontrats sich genau darnach erkundigen muß.

Im Nothhafen gehören sie zur Havarie grosse, wenn das Ausladen nicht etwa im besonderen Interesse der Ladung geschah. S. den Artikel Laden.

Landungsnummern; engl. docknumbers, running numbers; franz. numeros de serie; span. numero del desembarco. Die Versicherung einer größeren Waarenmenge geschieht, wenn der Versicherer für Beschädigung einzustehen hat, in kleineren Abtheilungen, Taxen (in Bremen, Hamburg) oder Serien genannt (in Frankreich, Belgien, England). Diese Eintheilung ist in der Regel als vortheilhaft für den Versicherten anzusehen, denn es trifft sich eher, daß an einer kleineren Collizahl der Schaden die bedungenen Procente erreicht, als an einer ganzen Ladung oder einem größeren Quantum. Die Taxen werden je nach der Beschaffenheit der Güter, entweder nach Original-Märken und Nummern verabredet, wie dies z. B. bei Gütern der Fall ist, wo die verschiedenen Colli einen verschiedenen Inhalt und Werth haben, z. B. Manufactur-Waaren in Kisten, oder wo an jedem Collo leicht Märk und Nummer zu erkennen ist, z. B. Baumwolle in Ballen, Taback in Fässern ꝛc. — oder die Taxen werden nach laufenden oder Landungs-Nummern festgesetzt, wie dies bei ganzen Ladungen von Caffee in Säcken, Taback in Ballen, in England auch wohl bei Zucker in Kisten zu geschehen pflegt. Die betreffende Ladung wird dann bei der Entladung nach der Reihenfolge der geloßten Colli mit neuen Nummern versehen, und diese werden bei Berechnung des Schadens zum Grunde gelegt. Es versteht sich dabei, daß die Güter vor der Hand weggenommen nnd nicht etwa die beschädigten zurückgelegt werden, damit eine größere Anzahl von diesen in eine Taxe und der Schaden also desto eher an den Versicherer komme. Um dergleichen Willkür und Unredlichkeit zu verhüten, pflegt bei einer Versicherung nach Landungs-Nummern ausbedungen zu werden, daß diese unter Aufsicht eines Agenten des Versicherers zu machen seien.

Langsichtige Wechsel; engl. longsighted bills; franz. lettres de change à longs jours oder à longue date. Wechsel, die geraume Zeit nach der Vorzeigung zu bezahlen sind.

Lebensgefahr, Rettung aus —. In verschiedenen Strandordnungen ist es den Strandbewohnern ausdrücklich zur Pflicht gemacht, in Gefahr befindlichen Schiffen Hülfe zu leisten. Nach der Vorschrift der hannoverschen Strandordnung soll zunächst nach der Rettung des Schiffes mit der Mannschaft gestrebt werden. Allgemein geltend, wenn gleich nicht in den Gesetzen namhaft gemacht, sind folgende Einzelheiten:

Die Belohnung für Lebensrettung ist aus den geborgenen Schiffsgeräthen zu bestreiten. In Fällen, wo gar nichts geborgen wird, pflegt für Rettung aus Lebensgefahr den Bergern von der Regierung ihres Landes eine Belohnung zu Theil zu werden. Wird die Belohnung aus dem Geborgenen bestritten, so gehört sie, wenn es die Rettung der Schiffsmannschaft betraf, unter die über den Werth alles Geborgenen von Schiff und Ladung zu vertheilenden gemeinschaftlichen Unkosten, und zwar aus dem Grunde, weil durch die Rettung der Mannschaft der Beweis über das Eigenthum der geborgenen Gegenstände wesentlich erleichtert wird. Belohnungen für Rettung von Passagieren sind zwar den Bergern aus der geretteten Masse zuzutheilen, doch werden solche bei Aufmachung der Havarie den Passagieren, beziehungsweise dem Versicherer der Passagegelder belastet. — Darüber enthalten jedoch die Strandordnungen der Nordseeküste wenig Specielles. Die schleswig-holsteinische, auch auf Helgoland geltende Strandordnung bestimmt §. 34, daß die Kosten für Forthelfung Hülfsbedürftiger, Beerdigung der Todten aus der Masse bestritten werden sollen. — Nach der englischen Kauffahrtei-Schifffahrts-Akte 458 ff. soll für Rettung von irgend welchen zum Schiff gehörenden Personen der Rheder des betreffenden Schiffes einen angemessenen Berglohn bezahlen; dieser Berglohn soll allen anderen Ansprüchen vorgehen; im Fall das Schiff gänzlich verloren oder der geborgene Werth nicht genügend ist, kann die Handelskammer aus dem Handelsmarine-Fond den Berglohn nach Gutfinden ganz oder theilweise bezahlen.

Leekage; engl. leakage; franz. coulage; ital. scolo; span. merma. Flüssige Waaren in Gebinden ergeben nach einer Seereise fast immer weniger, als dies nach dem eingenommenen Maße der Fall sein sollte. Ein Theil dieser Untermaße entsteht durch Verdunstung, innere Verzehrung und andere Ursachen und ein Theil durch die Undichtigkeit der Fässer, die in geringerem Grade wohl ursprünglich schon vorhanden war, und die durch das Stampfen und Schlingern des Schiffes vermehrt wurde. Das Ganze der Untermaße wird durch die Bezeichnung: „Leckage“ ausgedrückt, und der Grad der gewöhnlich sich vorfindenden Leckage, der nach der Beschaffenheit der Waaren, der Gebinde, und der

Entfernung ein sehr verschiedener ist, kann nur nach der Erfahrung festgesetzt werden. Diese gewöhnliche Leckage wird im Versicherungswesen ganz wie innerer Verderb behandelt, d. h. der Versicherer gesteht keine Vergütung dafür zu. Wird aber die Leckage durch außerordentliche Umstände, als Stranden des Schiffes, über den gewöhnlich sich zeigenden Procentsatz vermehrt, so ist solche Extra-Leckage zu Lasten des Versicherers, doch muß diese Extra-Leckage die bedingungsmäßigen 3 oder 5 pCt. (in Bremen 3 pCt.) von der Taxe betragen. In den Bedingungen der Bremer Versicherer ist bei vielen Flüssigkeiten das Maß der gewöhnlichen Leckage festgestellt, wie in dem Artikel Havarie particulaire unter No. 5 nachgelesen werden kann. Die Fälle, die nach Bremer Bed. Anspruch auf Extra-Leckage begründen, sind nach §. 21: Lossen im Nothhafen; Aufbringung des Schiffes und länger als zwei Monat gedauerte Anhaltung desselben, doch muß alsdann der Kriegsmolest nicht von der Versicherung ausgeschlossen, oder diese nur für Seegefahr gültig sein; Strandungsfall; Stoßen; Erschütterung durch Ansegelung. — In Hamburg ersetzen die Versicherer die Extra-Leckage ebenfalls in obigen Fällen, wobei nur der Unterschied, daß sie sich statt der erwähnten zwei Monate drei ausbedingen. Bei Baumöl in Fässern ohne eiserne Reifen, bei Wein, Branntwein, Saat- und Terpentinöl, Thran, Theer, Syrub bezahlt der Versicherer in keinem Fall die ersten 10 pCt.; bei Baumöl in Fässern mit eisernen Reifen nicht die ersten 5 pCt. (gewöhnliche Leckage). — Beim Verkauf im Nothhafen findet der vorgedachte Abzug von resp. 5 oder 10 pCt. nicht statt. (§. 99 des Hamb. Plans.) — Man sieht hier, daß in Hamburg kein Unterschied in der Enfernung des Reiseziels gemacht wird; dies ist ausnahmsweise, wo überhaupt Bedingungen oder Policen feste Sätze für die Berechnung der gewöhnlichen Leckage enthalten, nur in den Bremer Bedingungen der Fall. — Die Policen von Paris und Bordeaux machen einen generellen Unterschied, indem sie bei Flüssigkeiten in Fässern die gewöhnliche Leckage auf 2 pCt. bei der kleinen Küstenfahrt, auf 4 pCt. bei der großen Küstenfahrt (grand cabotage), und auf 10 pCt. bei transatlantischen Reisen (pour de long cours) festsetzen.

Nach englischem Gebrauche ist der Versicherer von Schaden durch Weglecken der Waare frei, ausgenommen wenn bewiesen werden kann, daß durch stattgefundenes Stranden oder Stoßen des Schiffes die Leckage entstanden sei. In den meisten Handelsstädten Nordamerikas scheint es nach Phillips ebenso gehalten zu werden. Doch enthalten nach eben dieser Autorität die Policen von Boston in Betreff des Schadens auf Flüssigkeit keine Ausnahme, und jeder Schaden, der über die gewöhnliche

Leckage hinausgeht, wird dort vergütet. Es ist dort nämlich gebräuchlich, in jedem einzelnen Fall zu untersuchen, wie hoch die gewöhnliche, durch innere Beschaffenheit der Waaren oder durch die Behandlung derselben entstandene Leckage anzunehmen ist. Dabei wird die Jahreszeit, die Natur der Waare, die Beschaffenheit des Schiffes, die Länge der Reise und die Stauung in Betracht gezogen. Bei Waaren, die von warmen Gegenden nach kalten gebracht wurden, wird die durch Kälte verursachte geringere Ausdehnung veranschlagt. Und gewöhnlich vergleicht man die vorgefundene Leckage mit der an anderen Waaren, die in Schiffen angebracht wurden, welche ungefähr dieselbe Frist zur Reise brauchten. (Phillips 1. 628.)

Legalisiren; engl. to legalize; franz. legaliser; span. legalizar. Schriftlichen Beweisstücken jeine solche Form geben, daß sie gesetzliche Kraft haben. Dies geschieht zunächst dadurch, daß solche Dokumente durch die zuständige Behörde abgefaßt werden, dann aber, wenn sie nach auswärts versandt werden sollen, durch Beglaubigung.

Havarie-Dokumente werden in der Regel durch Notare ausgefertigt, deren Unterschrift vom Consul desjenigen Landes, in welchem die Dokumente benutzt werden sollen, beglaubigt wird. Für englische und amerikanische Assekuradeurs ist es oft genügend, wenn die Dokumente (Verklarung, Besichtigungs-Attest) direkt vom Consul ausgefertigt werden. — Oertliche Usanz ist dabei maßgebend.

Leute, s. Schiffsmannschaft.

Leviren, einen Protest; engl. to order a protest; franz. lever un protêt.

Lichten, (ein Schiff); engl. to lighten; franz. allèger; span. aligerar

Lichtergeld; Leichtergeld; engl. lighterage; franz. frais d'allèges; span. alquiler. Die Vergütung, welche der Eigenthümer des Lichterfahrzeugs für das Einnehmen von Gütern, und für deren Transport erhält; sie gehört zu den Unkosten des Lossens und Ladens, und zwar am Bestimmungsplatz des Schiffes in der Regel zu den gewöhnlichen Unkosten, der sogenannten kleinen Havarie. — Siehe aber die Art. Laden und Lagermiethe.

Liegegeld; engl. demurrage; franz. surstarie; span. demorage. Die Vergütung, welche der Schiffer sich neben der Fracht ausbedingt für etwa entstehenden außerordentlichen Aufenthalt. Es werden beim Abschluß von Charteparthien eine bestimmte Anzahl Tage zum Laden und Lossen festgestellt, und zugleich das Liegegeld für die über jene Frist hinausgehende Zeit, für die sogenannten Ueberliegetage. Oder es wird, bei Befrachtung auf Stückgüter, das Liegegeld im Connoissement festgesetzt, wiewohl dies selten zu geschehen pflegt; an die Stelle dieser

Bedingung tritt dann die im Connoissement enthaltene schriftliche Bemerkung, wodurch der Empfänger verpflichtet wird, die Güter innerhalb einer bestimmten Anzahl Tage an Bord zu nehmen. Wurde gar nichts über Liegegeld ausbedungen, so erscheint es sehr zweifelhaft, ob der Schiffer Anspruch darauf machen kann, wenn nicht die Gesetze des Loßplatzes dies ausdrücklich vorschreiben, wie es z. B. in Holland und Spanien der Fall ist, wenn sie natürlich auch über die Höhe des Liegegeldes nichts vorschreiben können. In anderen Ländern wird der Schiffer mit der Entlossung die usanzmäßige Zeit (gewöhnlich 14 Tage, womit in England Werktage und zwar solche, an denen das Zollhaus offen ist, gemeint sind) warten, uud sich dann an die Behörde wegen Erlaubniß zum Lossen wenden müssen, wenn sich kein Empfänger meldet; oder er muß, falls er diesen kennt, ihn gerichtlich zum Empfang verurtheilen lassen.

Liespfund; engl. lispound. In Hamburg 1 Liespfund = 14 ℔. 20 Liespfund = 1 Schiffspfund. Zu Fuhre aber: 1 Schiffspfund = 20 Liespfd. und 16 ℔. In Riga 1 Liespfund = 20 ℔. 240 Liespfd. = 1 Last. In Schweden 1 Liespfund = 20 ℔. 20 Liespfd. = 1 Schiffspfund Victualgewicht.

Liquidation; engl. settlement; franz. liquidation; span. liquidacion. Die Auseinandersetzung verschiedener Interessen; gewöhnlich gebraucht man diesen Ausdruck, wenn von dem Aufhören einer Compagnieschaft, dem Erlöschen einer Handelsfirma und der Abwickelung der noch laufenden Geschäfte die Rede ist. Die Unterzeichnung der Firma geschieht dann mit dem Beisatz: in Liquidation. — Er liquidirt, heißt: er rechnet mit seinem Geschäftsfreunde ab.

Lissabon; engl. Lisbon; franz. Lisbonne; span. Lisboa. Hafen-, Handels- und Hauptstadt in Portugal, am Tajoflusse.

Rechnungsart: Reis (span. Rees). 1000 Rees oder 1 Milreis hat 10 Testones, 25 Realen, 50 Vintems. Eine Million Reis heißt ein Conto de Reis.

Silberwerth von 1 Milreis = 5 s. 3¼ d. engl., 6,12 franz. Franken, 3 m℔ 4½ ß Hamb. Bco.

Münzen: Cruzedo novo = 480 Reis.

Maß: 100 Varas = 119,997 engl. Yards, 191,476 Hamb. Ellen, 109,712 niederl. Ellen.

Getreide, Salz: 1 Moyo = 15 Fanegas, 60 Algueiras, 240 Quartos. 100 Fanegas = 72,952 Bremer Scheffel, 38,842 dänischen Tonnen, 54,034 franz. Hektoliter, 51,280 Hamb. Scheffel, 18,588 Londoner Quarter (nach Anderen 19,039).

Wein und Oel: 100 Canadas = 43,367 Bremer Stübchen, 139,516 franz. Litre.

100 ℔ (Libras) = 92,067 ℔ Bremer, 45,904 franz. Kilo, 101,210 ℔ Londoner.

Geringste Wassertiefe auf der Barre des südlichen Fahrwassers 6 Faden.

Unkosten eines Schiffes von 300 Tons mit Ladung einkommend und beladen ausgehend, ca. 56 Milreis 600 Reis, etwa 11 £. Tonnengeld ist nämlich 100 Reis pr. Ton, Leuchtfeuergeld 50 Reis pr. Ton, Schiffe, die in Ballast ausgehen, bezahlen 200 Reis pr. Ton für Leuchtfeuergeld.

Schiffe, die mit Ladung ankommen und mit derselben Ladung abgehen, bezahlen kein Tonnengeld.

Commission: für Verkauf von Waaren 2½ pCt., delcredere 2½ pCt. beim Lossen der Ladung wegen Reparatur, 1 pCt. vom Werth der Ladung. Für Auszahlungen fürs Schiff 5 pCt.

Protest und Verklarung Reis 32. 160.

Einkommend Lootsgeld und Quarantainekosten des Lootsen 32. 700.

Ausgehend do. (ca. 14 Fuß) .... 6. 400.

Zimmermannstaglohn (1852) 900 Reis pr. Tag.

Livorno; engl. Leghorn; franz. Livourne. Hafen und Handelsstadt in Toskana. Freihafen.

Rechnungsart: Lire à 20 Soldi à 12 Denari; oder Lire à 100 Centesimi; 25 Lire = 21 franz. Francs, also 1 Lire = 84 Centimes.

Ankergeld für ein Schiff von 300 Tons 112 Lire oder ca. £ 3. 14.

Gesundheitspaß 7 s. 2 d. in Ballast, mit Ladung 9 s. Für jedes Connoissement ist die Abgabe 3 d.

Quarantaine. Schiffe mit einem Gesundheitspaß und nicht von verdächtigen Plätzen kommend, müssen 15 bis 20 Tage liegen. Doch die Waaren, welche Ansteckungsstoff enthalten oder aufnehmen können, als Baumwolle, Wolle, Seide, Hanf, Flachs, Häute, Leder, Federn, Papier oder Güter, deren Verpackung aus diesen Gegenständen besteht, müssen ins Quarantaine-Packhaus (Lazaretto) gebracht werden. Wächterlohn jedem 5 Pauls (ca. 2½ s.) pr. Tag, vom Schiff zu bezahlen.

Maß: 100 Braccia = 63,829 engl. Yards. 58,356 franz. Meter.

Bei Getreide: 1 Sacco = 3 Staja.

100 Staja = 32,892 Bremer Scheffel, 8,381 engl. Quarter.

Gewicht: 100 ℔ 70,099 Hamb., 74,869 Engl., 68,113 Bremer, 73,804 Span.

Lloyds. Ursprünglich ein Caffeehaus in London, von seinem Besitzer Lloyds Caffeehaus genannt, wo sich die Versicherer zu versammeln pflegten, um Versicherungsanträge entgegen zu nehmen und sich

über Schiffsangelegenheiten zu berathen. Der Name Lloyds hat sich auf das jetzige Centrallokal des englischen Versicherungsgeschäfts, welches sich im obern Theile der Londoner Börse befindet, übertragen, und bezeichnet zugleich die Gesellschaft der Versicherer selbst. Diese Gesellschaft, die großartigste in der Welt, erläßt durch ihre Direktoren diejenigen Vorschriften, welche sich auf das Verfahren bei Uebernahme von Versicherungen und auf die Mittel beziehen, welche geeignet sind, der Gesellschaft ein möglichst klares Urtheil über den Zustand der Schiffe zu verschaffen, die bei ihr versichert werden sollen, oder in denen die zu versichernden Waaren transportirt werden; so wie eine genaue Uebersicht der Abgangs- und Ankunftstage dieser Schiffe. Um dies auszuführen, sind in allen Seeplätzen Agenten angestellt, denen außer der Einsendung der Seeberichte auch die Wahrnehmung der Interessen der Versicherer bei Strandungs- und Havariefällen obliegt; alle ihre Pflichten aber sind in einer durch die Gesellschaft erlassenen Instruktion zusammengefaßt, dem sogenannten Lloyds-Circular für die Agenten (s. u.). Die Berichte der Agenten über die Schifffahrtsbewegung, über Unglücksfälle, angesprochene Schiffe, Wind und Wetter u. s. w. werden in den Räumen auf Lloyds zur Einsicht ausgelegt, und mehrere Male wöchentlich gedruckt herausgegeben; es ist dies die Lloyds-Liste. Die von den speciell zur Besichtigung der Schiffe angestellten Agenten aufgegebene Beschaffenheit der Schiffe wird schriftlich in die Bücher auf Lloyds eingetragen, und jährlich wird ein Auszug aus diesen Büchern gedruckt nebst der Classification (s. d. Art.) der Schiffe. Dies ist das Lloyds-Register. Die Lloydsliste ist auch noch insofern von einer gewöhnlichen Zeitung verschieden, als von den in derselben enthaltenen Schiffsnachrichten in London vorausgesetzt wird, sie seien den dortigen Versicherern bekannt. Der Versicherte macht sich also nach englischem Begriffe keiner Verheimlichung schuldig, wenn er irgend einen das versicherte Schiff betreffenden Umstand, der schon in der Lloydsliste angezeigt wurde, nicht außerdem bei der Versicherung aufgiebt.

Lloyds-Agenten. Instruktion für dieselben:

Anzeigen über ankommende und abgehende Schiffe, Unglücksfälle rc. werden dem Agenten zur Pflicht gemacht. — Wenn Schiffe in Gefahr sind, hat der Agent dem Capitain die nöthige Hülfe anzubieten; ist im Fall von Schiffbruch kein Eigenthümer von Schiff und Ladung, oder ein Stellvertreter derselben, gegenwärtig, so muß der Agent nach bestem Wissen Alles zur Erhaltung des Eigenthums aufbieten, den Versicherern prompte Nachricht geben und ihre Verhaltungsbefehle befolgen. Wird Bergelohn oder Hülfslohn gefordert, so gehört es sich, daß der Agent

den Versammlungen der Schiedsrichter u. s. w. beiwohnt, um irgend übertriebene Forderungen durch die Aussage des Schiffers und seiner Mannschaft zurückzuweisen. Auch ist zu bemerken, daß, wo keine Fracht verdient wurde, weder Geborgenes vom Schiff noch von der Ladung für Gage der Mannschaft in Anspruch genommen werden kann. — Der Agent hat darauf zu achten, daß verständige Sachkundige zu Besichtigern ernannt werden, und daß dieselben in ihren Attesten so viel wie möglich zwischen Schaden, der auf der versicherten Reise entstanden ist, und solchem Schaden, der vorher schon da war, unterscheiden. Auch hat er darauf zu achten, daß Monatsgage, weder direkt noch indirekt, der Havarierechnung beigefügt werde. Wenn es erhellet, daß Schiffe wieder reparirt werden können, so muß der Agent Alles aufbieten, um Condemnationsversuche zu hintertreiben. Können Schiffe aber nicht mehr reparirt werden, so muß er sorgfältig untersuchen, ob die Condemnation ihren Grund auch wohl in natürlichem Verderb habe. Kommt ein Schiff in einem so untauglichen Zustande in einem Nothhafen an, daß es die Reise nicht fortsetzen kann, so hat der Agent seine Mitwirkung dem Versicherten anzubieten, um die Ladung auf die beste und schnellste Weise an den Bestimmungsplatz zu befördern. Gegen den Verkauf der Güter im Nothhafen für Rechnung der Assekuradeure muß er aber protestiren, wenn ein solcher Verkauf nicht unumgänglich nothwendig ist. — Muß Berglohn für Wiedernehmung (recapture) bezahlt werden, so hat der Agent dafür zu sorgen, daß nicht, wie es früher der Mißbrauch war, Schiff und Ladung verkauft werden, sondern daß anderweitig für die Bezahlung gesorgt werde, entweder durch Trassiren auf die Rheder, welches immer vorzuziehen ist, oder durch Aufnahme von Gelder auf Bodmerei; hegt aber der Agent Zweifel über die Sicherheit seiner Vorschüsse, so darf, so viel zur Deckung derselben nöthig ist, von der Ladung nach erhaltener gerichtlicher Erlaubniß verkauft werden. — Nie darf der Agent einen Abandon von Schiff oder Gut als Stellvertreter der Versicherer annehmen; er muß in solchen Fällen die Betheiligten auf ihre eigene Gefahr handeln lassen. — Bei Untersuchung der Beschädigung handelt der Agent nur als Besichtiger, und in dieser Eigenschaft muß er die Gegenwart des Capitains, der die beschädigten Güter anbrachte, nachsuchen, so wie es auf seinen Attesten zu bemerken ist, wenn der Capitain bei den Besichtigungen nicht gegenwärtig war. Wo Güter in Leichterschiffe übergeladen wurden, hat er nachzusehen, ob der Leichterschiffer sich einen Schein vom Schiffer oder Steuermann habe geben lassen, daß die Güter ihm beschädigt überliefert wurden. Ferner ist zu bemerken, ob und welche Güter auf dem Deck des Seeschiffes geladen

waren. — Bei jedem beschädigten Packen ist der gesunde Theil und der beschädigte separat anzugeben.

Folgende Dokumente sind zur Aufmachung des Schadens an beschädigten Gütern nothwendig:

1) Verklarung (Protest) des Schiffers, welche mit dem Journal zu vergleichen ist;
2) Besichtigung an Bord, nebst Attest über Stauung;
3) Besichtigung über gelandete Güter, die sobald wie möglich nach der Landung abzuhalten ist;
4) Zollhaus-Certificate über etwaigen Nachlaß von Zoll;
5) Certificat über den Marktpreis der Waaren im gesunden Zustande, oder, was vorzuziehen ist, Bescheinigung über den wirklichen Verkauf des gesunden Theiles.

London. Hauptstadt von Großbritannien (s. d. Art.).

Unkosten eines Schiffes von 600 Tons:

Lootsgeld von Sheerneß nach Gravesend £ 4. 6. 3.
Dienstleistung an Bord von Gravesend nach London und zurück £ 4. 10.
Dampfboot nach London £ 18, ausgehend £ 14, zusammen £ 32.
Commission für Auszahlung 2½ pCt.
Wasser 1 s. pr. Ton, filtrirtes 2 s.

Aus den Tarifen der verschiedenen Dockcompagnien ist hier nur anzuführen, indem eine vollständige Angabe zu viel Raum erfordern würde:

Londoner Dockcompagnie: Schiffe von Hamburg, Bremen und Emden bezahlen an Dockgeld für die Registerton 6 d., haben Freiheit nach irgend einem Platz Ladung einzunehmen und bezahlen nach sechswöchentlichem Aufenthalt pr. Woche und Tonne 1 d. Von anderen Plätzen pr. Ton 9 d.

St. Katharine Dock: Von Häfen zwischen dem Nordcap und Ushant pr. Ton 6 d., von anderen Häfen 9 d.

Länge der Schleuse 175 Fuß, zwischen den Thüren 45 Fuß breit.

Wassertiefe bei Hochwasser 27 bis 29, bei tauber Tide 24 Fuß.

Ost- und Westindia-Dock (Ladung durch die Schiffsmannschaft zu lossen) 6 und 9 d. pr. Ton.

Lootsenwesen; engl. pilotage; franz. pilotage, lamanage; span. pilotage. Lootse: pratico. Die Führer der Seeschiffe sind gewöhnlich mit der Beschaffenheit des in der unmittelbaren Nähe des Bestimmungs- oder Abgangshafens befindlichen Fahrwassers, welches in manchen Strömen einer steten Veränderung unterworfen ist, nicht bekannt genug, um ohne fremde Hülfe dasselbe durchschiffen zu können; diese Hülfe wird

durch Leute geleistet, die man Lootsen nennt, wahrscheinlich weil beim Befahren der Lootsmannsfahrwasser häufig das Senkblei oder Loth gebraucht wird, oder die Tiefe des Wassers mit dem Loth gepeilt wird, daher auch das in andere Sprachen übergegangene Wort Pilot. — In den meisten Ländern steht das Lootsenwesen unter der Aufsicht der Regierung; mitunter genießen die Lootsen einer direkten oder indirekten Unterstützung vom Staate, die entweder in Ertheilung eines Privilegiums und Geldzuschusses, oder in Befreiung von Hafenabgaben besteht. Dagegen nimmt der Staat alsdann das Recht in Anspruch, die Taxe für Lootsendienste festzustellen, Concessionen an Lootsengesellschaften zu ertheilen, Prüfungen der Lootsen anzuordnen und dergleichen mehr. — Von praktischen Seeleuten ist die Zweckmäßigkeit der regierungsseitigen Einwirkung auf das Lootsenwesen namentlich dann in Zweifel gezogen, wenn eine Regierung die Verbrüderung oder das Arbeiten für gemeinschaftliche Rechnung der verschiedenen Lootsengesellschaften zulässet, oder gar einer einzigen Gesellschaft das Monopol des Erwerbs durch Lootsendienst ertheilt, statt für die Heranziehung einer tüchtigen Concurrenz zu sorgen. Ich bin sogar der Meinung, daß der Staat, abgesehen von einer zu veranstaltenden Prüfung der zum Lootsendienst sich Meldenden, besser thäte sich gar nicht um das Lootsenwesen zu bekümmern, so weit es die Handelsmarine betrifft; die Schiffer selbst, die Rheder und die Versicherungsgesellschaften werden es in den meisten Fällen am besten zu beurtheilen wissen was ihnen frommt. Die entgegengesetzte Ansicht stützt sich auf etwa folgende Gründe: Die Beaufsichtigung des Staates in dem Maße wie sie gegenwärtig geübt wird, sei aus Rücksichten für die öffentliche Sicherheit nothwendig; Schiffer und Rheder würden sonst unverschämten Forderungen ausgesetzt sein, zur Winterszeit würden sie keine Lootsen finden, an manchen Plätzen nicht einmal in der guten Jahreszeit; es würde gar keine Garantie gegen Ungeschick der Lootsen und daher stammende Unfälle geben; im allgemeinen aber wird noch geltend gemacht, die Interessen der Seeschifffahrt seien zu großartig, als daß sie durch Vernachlässigung des Lootsenwesens dürften gefährdet werden. — Dies Raisonnement kann nicht ganz leicht durch Gegengründe beseitigt werden, wohl aber durch Beispiele aus der Erfahrung. In Newyork war zu einer Zeit das Lootsenwesen so frei wie irgend ein anderes Gewerbe. So wenig man dort das Publikum gegen unexaminirte Schuster, Schlächter, Bäcker, alles Leute, die uns durch Unverstand wesentlichen Schaden zufügen können, und selbst gegen Arzt und Apotheker schützte, und so wenig man daran dachte, polizeilich festgestellte Taxen für die verschiedenen Leistungen der genannten Berufsarten zu

entwerfen, und so unbesorgt man war, es könnte mal eine Zeit kommen, wo Niemand Lust haben würde Schuster u. s. w. zu werden, die Menschen also Gefahr laufen würden, barfuß zu gehen: eben so sorglos war man in Beziehung auf das Lootsenwesen. Und siehe da! es entwickelte sich aus sich selbst zu einem Grade der Vollkommenheit, der allgemein befriedigt. Nun begab es sich aber, daß die eigentlichen Newyorker Lootsen sich Corporationsrechte zu verschaffen wußten, wodurch die Lootsen des gegenüberliegenden Staates New Jersey vom Bedienen der seewärts bestimmten von Newyork abgehenden Schiffe ausgeschlossen wurden. Das Ausbringen der Schiffe ist aber weit bequemer als das Einbringen, man wählt Wind und Wetter, das Lootsenboot begleitet das Schiff und an der Außenseite der Barre geht der Lootse von Bord. Einkommende Schiffe zu bedienen ist weit schwieriger; sie wurden meilenweit in See aufgesucht nnd der Lootse hatte dabei in seinem Fahrzeuge oft viel vom Wetter auszustehen, ja es kam mitunter vor, daß die Fahrzeuge durch westliche Stürme in den Golfstrom getrieben wurden, auch wohl, daß sie total verunglückten. — Gegen dergestalt begünstigte Concurrenten konnten die Jersey Lootsen nicht bestehen und sie mußten den Newyorker Lootsen das Feld räumen. Diese wurden durch den reichlichen bequemen Verdienst bald zu bequem, um die Schiffe in See aufzusuchen; sie legten sich innerhalb der Barre vor Anker, und sahen sie Schiffe herankommen, so fuhren sie ihnen entgegen. Wie viele Schiffe damals aus Mangel an Lootsen zu Schaden gekommen sind, darüber schweigt die Geschichte. Mit einem Wort, der Zustand wurde nach einiger Zeit so unerträglich, daß der Gesellschaft die Corporationsrechte entzogen und die Concurrenz wieder völlig frei gegeben werden mußte, und zwar zu allgemeiner Zufriedenheit. — Man vergleiche diese Skizze mit anderen Zuständen und es wird sich dann die Lösung der angeregten Frage von selbst ergeben. Nun kommt noch hinzu, daß eine Regierung oft bei dem besten Willen, der doch nicht stillschweigend allenthalben vorausgesetzt werden darf, gar nicht mal im Stande ist, nach eigener Wissenschaft das zu treffen, was gerade nöthig und angemessen ist. Betrachten wir die Persönlichkeiten näher, aus denen eine Behörde zusammengesetzt ist, so finden wir, daß die Mehrzahl davon nie Salzwasser gesehen hat. Es ist wahr, es stehen ihr oft einige praktische Rathgeber zur Seite, oder sie ist doch in der Lage sich Raths erholen zu können. Dabei kommt dann jedoch wieder allerlei in Betracht: einmal, daß manche Leute die Manier haben, erst nach geschehener Beschlußnahme um Rath zu fragen; dann, daß die Rathgeber oftmals in einer solchen Stellung zu den Fragenden sich befinden, daß sie zunächst zu ergründen suchen,

wie der verlangte Rath ungefähr beschaffen sein müsse, um zu gefallen; ferner, daß sich häufig unter den Leuten von Fach eine verschiedene Meinung äußert, und dadurch die Regierungsmänner ihre Ansicht zur Geltung bringen.

Diese allgemeinen Bemerkungen vorausgeschickt, gehen wir zum Besonderen über. Die meisten Seerechte verpflichten den Schiffer zur Annahme eines Lootsen; und zwar unbedingt, wenn er das Fahrwasser nicht kennt; sogenannten Beurt- oder Reiheschiffern und Küstenfahrern, die mit dem Reviere bekannt sind, pflegt diese Pflicht erlassen zu sein. Wo amtlich angestellte Lootsen sind, muß der Schiffer sich eines solchen bedienen, auch wenn er schon einen des Fahrwassers kundigen Fischer an Bord hat. Nach den Gesetzen einiger Länder muß für abgelehnte Lootsenhülfe ebenfalls bezahlt werden. — Der Lootse übernimmt das Commando, und zwar persönlich, wenn er der Sprache des Schiffsvolkes mächtig ist, oder dieses ihn verstehen kann; in anderen Fällen muß er bei Zeiten den Capitain oder den Steuermann von dem zu steuernden Course und den vorzunehmenden Manövern in Kenntniß setzen, damit solche auf deren Anordnungen ausgeführt werden können. Für solche Versehen, die aus der Unkunde des Lootsen mit seinem Fach entstehen, ist selbstverständlich der Capitain nicht verantwortlich. Dagegen ist es Pflicht des Capitains auch nach Uebergabe der Leitung seines Schiffes an den Lootsen für die pünktliche Ausführung der von diesem erlassenen Befehle zu sorgen, überhaupt aber in allen Theilen, die er als Seemann beurtheilen kann, den Lootsen zu überwachen. — Entsteht Schaden durch Versehen des Lootsen, so ist dieser persönlich (nicht seine Compagnie) dafür verhaftet. Der Schiffer muß dagegen, um seinerseits das Angrundkommen des Schiffes zu verhüten, den Tiefgang desselben richtig angeben; wo er der Sprache des Lootsen nicht völlig mächtig ist, empfiehlt sich die schriftliche Angabe, um Irrthum zu vermeiden; dies ist sogar nach Kaltenborns Angabe in einigen Seerechten vorgeschrieben.

Partikulargesetze, welche den Schiffer zur Annahme eines Lootsen verpflichten, sind folgende:

Hans. Seerecht III. 18. Preuß. Recht 1497. Bei eigener Verantwortlichkeit darf der Schiffer, außer im höchsten Nothfalle, nicht ohne Lootsen ein- und aussegeln; er muß dem Lootsen im Ein- und Ausbringen des Schiffes das Commando lediglich überlassen, auch sein Schiffsvolk demselben unterordnen. — Holländ. Handelsgesetz 363.

Lootsgeld; engl. pilotage; franz. pilotage, lamanage; span. pilotage, lemenage. Das gewöhnliche Lootsgeld gehört zu den Schiffs-

unkosten, sowohl am Abgangs- als am Bestimmungsplatz. — Lootsgeld, welches bezahlt wurde für das Einbringen des Schiffes in einen Nothhafen gehört zur Havarie grosse, wenn nämlich das Einlaufen der Art ist, daß dadurch überhaupt Anspruch auf Havarie grosse hervorgeht. Dann gehört das ausgehende Lootsgeld nach den Usanzen der meisten Länder ebenfalls zur Havarie grosse; jedoch in England wird es in dort aufgemachten Dispachen der Fracht zugewiesen.

S. Extra-Lootsgeld.

Löschen, lossen; engl. to discharge; franz. decharger; span. alijar. Die Ladung aus einem Schiffe nehmen.

S. den Art. Laden; Ladungskosten.

Lübeck; engl. Lubec; franz. Lubec; Hansestadt, Hafen- und Handelstadt an der Trave, die wenige Meilen von hier in die Ostsee fällt.

Rechnungsart: Mark à 16 Sch. à 12 Pf. Courant.

Maß: 100 Ellen = 99,766 Bremer, 100,365 Hamburger, 62,910 engl. Yards.

Getreide: 1 Last = 24 Tonnen, 96 Scheffel.

Weizen u. Rocken: 100 Schfl. = 31,701 Hamb. Schfl., 11,491 engl. Qrt.

Hafer.......... 100 „ 37,612 „ „ 13,634 „ „

Gewicht: 100 ℔ = 97,214 ℔ Bremer, 100,059 Hamb., 48,470 franz. Kilo.

Schiffe von 250 bis 300 Tons bleiben in Travemünde.

Wassertiefe bis nach Lübeck etwa 13 Fuß. Es wird versucht durch Baggern das Fahrwasser zu vertiefen. Unkosten eines englischen Schiffes von 162 Tons Reg., 69¾ Last, mit Kohlen einkommend und mit Ladung ausgehend Crt. Mk. 259. 1ß.

Darunter Zollhausabgabe für 69¾ Last	Crt. Mk.	57.	1.
Lootsgeld..................	„	21.	—.
Mäklergebühren............	„	31.	8.

Lukenbesichtigung; engl. survey on hatches; franz. visite des ecoutilles; s. Attest.

Macassar; engl. do.; Hauptstadt der Insel Celebes mit gutem Hafen.

Rechnungsart, Maß und Gewicht s. Batavia.

Tonnengeld, Hafen- oder Ankergeld wird hier nicht erhoben.

Madeira; engl. do.; franz. madére; Insel im atlant. Ocean, mit dem Handelsplatz Funchal.

Rechnungsart wie Portugal.

Getreidemaß: 2½ Alqueires = 35,238 franz. Litre.

Wein: 23½ Almudes = 1 Pipe von 96 Engl. Gallons.

Gewicht: 100 ℔ = 101,093 ℔ Engl. oder 45,854 fr. Kilo, oder 98,077 ℔ Preuß.

Gesundheitsbehörde: Abgabe für Visiren des Gesundheitspasses ca. 12 s. 6 d.

Schiffe ohne Gesundheitspaß bezahlen außerdem 10 oder 15 $, je nachdem sie von einem reinen oder einem angesteckten Hafen kommen.

Mählbrief, s. Baucontrakt.

Mäkler; engl. broker; franz. courtier; span. corredor. Mäkler sind von der competenten Behörde angestellte Personen, als: Waarenmäkler zum Ein- und Verkauf von Waaren.

Geld- und Wechselmäkler zum Ein- und Verkauf von Wechseln und Baarschaften.

Assekuranzmäkler zum Abschluß von Versicherungen.

Schiffsmäkler zum Miethen und Vermiethen von Schiffen, auch zum Ein- und Verkauf derselben, so wie zum Einkassiren von Fracht und sonstigen Beistand der Schiffer.

Schon das Besondere der Geschäftsthätigkeit eines Mäklers führt es mit sich, daß er Geschäfte für eigne Rechnung nicht wohl besorgen kann. Er würde dadurch zu seinen Auftraggebern in eine schiefe Stellung gerathen, und manche würden ihn als Conkurrenten anzusehen haben, und aus diesem Grunde schon die Vermittelung ihrer Ein- oder Verkäufe irgend einem Mäkler zuwenden, der sich nicht mit eignen Geschäften befasset. In manchen Ländern ist es dem Mäkler gesetzlich verboten für eigne Rechnung Geschäfte zu machen; entweder überhaupt, wie nach spanischem Gesetz, oder, wie nach holländischem Gesetz, in dem Fache worin er Mäkler ist.

Malaga; engl. do. Hafen und Handelsplatz in Spanien am Mittelmeere.

Rechnungsart: Reales de Vellon à 34 Maravedis.

Waarenverkäufe in Pesos à 15 Reales de Vellon.

Längenmaße und Gewicht, s. Spanien.

Getreidemaß: 100 Fanegas = 81,842 Bremer Scheffel, 43,576 dänischen Tonnen, 60,620 franz. Hektoliter, 57,530 Hamb. Scheffel, 20,854 engl. Quarter, 60,620 niederländische Sack, 93,028 Rigaer Lof.

Wassertiefe am Eingange des Hafens und innerhalb des Hafendammes 26 bis 30 Fuß, nahe bei der Stadt 8 bis 10 Fuß. Der Hafen ist völlig geschützt.

Hafenkosten für ein engl. Schiff von 300 Tons ca. £ 21.
desgl. „ „ span. „ do. 11. 10.

Malta; engl. — franz. malte. Insel im Mittelmeere, unter britischer Herrschaft, Hauptstadt und Hafen Valetta.

Rechnungsart: Pfund Sterling à 20 Shilling à 12 Pence.

Maß: 190 Canna = 359,69 Bremer Ellen, 208,04 franz. Meter, 227,54 engl. Yards.

Getreide: 100 Salmi = 390,97 Bremer Scheffel, 289,59 franz. Hektoliter, 99,62 Lond. Quarter.

Gewicht: 1 Cantaro = 100 Rotoli. 100 Rotoli = 158,395 ℔ Bremer, 79,174 franz. Kilo, 174,563 Englisch.

Hafen von la Valetta für Schiffe vom größten Tiefgange.

Tonnengeld für Schiffe, die Ladung lossen, pr. Ton 1 Pf. Sterl.

Quarantainekosten pr. Tag:

für Schiffe von 51	bis 100 Tons	....	1 s.	6 d.
101	„ 150 „	....	2 „	— „
151	„ 200 „	....	2 „	6 „
201	„ 250 „	....	2 „	9 „
251	und darüber	......	3 „	— „

Lootsgeld und Boothülfe für ein Schiff mit 144 Keel Kohlen £ 6. 29
Notariatskosten von Protest und Verklarung .... „ 5. —
Commission 3 %.

Manifest; engl. freight list; franz. manifeste; span. manifiesto. So wird das Verzeichniß über sämmtliche im Schiff befindlichen Frachtgüter, deren Märke und Nummern, Absender, Empfänger, gewöhnlich auch der dafür zu entrichtenden Fracht genannt. Das Manifest gehört bei beladenen Schiffen zu den wichtigsten Schiffspapieren; einige Gesetze, z. B. das holländische H.-G. §. 357 schreiben es ausdrücklich vor, es müsse ein Manifest an Bord sein. Nach den Gesetzen einiger Länder, z. B. Spanien, Portugal, Mexiko, Brasilien, soll das Manifest über dorthin bestimmte Ladungen im Abgangshafen vom Consul des Landes, zu welchem der Bestimmungsplatz gehört, beglaubigt werden.

Mitunter verlangen die Zollgesetze, daß die Anzahl der zu jedem Märk oder jeder Gattung gehörenden Colli mit Buchstaben völlig ausgeschrieben, z. B. nicht 14 Kisten, sondern vierzehn Kisten geschrieben werde. Geschieht die Annahme der Frachtgüter durch einen angestellten Schiffsmäkler, so wird die Ausfertigung des Manifestes von diesem besorgt und mit seiner Unterschrift und seinem Siegel versehen. Ist aber die Annahme eines Mäklers im Ladeplatze nicht gebräuchlich, und ist zugleich nach den am Bestimmungsplatze geltenden gesetzlichen Vorschriften die Zuziehung eines Mäklers entbehrlich, so wird das Manifest vom Correspondenten des Schiffes ausgefertigt.

Bei der Havarie grosse bildet das Manifest die Grundlage zur Angabe der Ladung und der Fracht. Wurde für Rhedergüter keine Fracht geschrieben, so wird der für gleiche oder ähnliche im Schiffe befindliche Güter berechnete durchschnittliche Frachtsatz des Manifestes angenommen. Das Manifest wird entweder im Original den Belegen zur Dispache beigeheftet, oder es wird dazu vom Schiffsmäkler ein anderes Exemplar nach jenem oder nach den Connoissementen angefertigt.

Ferner gehört das Manifest zu denjenigen Belegen, welche bei Ansprüchen an die Versicherer der Fracht, besonders wenn dieselben sich auf Ersetzung eines Partikular-Schadens beziehen, einzuliefern sind.

Das preußische Recht kennt nur eine andere Art von Manifesten. Nach §. 1623 muß, wenn die Fracht durch einen Mäkler geschlossen worden, dieser die Bedingungen in sein Journal eintragen, und daraus ein Attest oder sogenanntes Manifest ertheilen. — Dann soll nach §. 1624 die Chartepartie oder das Manifest ein genaues Verzeichniß der geladenen Güter und die bedungene Fracht, „Liege- und Ungelder" enthalten; aber außerdem: den Namen des Schiffers, des Befrachters, die Beschreibung des Schiffes, Zeit und Ort der Ladung und Lossung. — Ueber die geladenen Waaren soll der Schiffer eine Rolle verfertigen und im Schiffe aufbewahren; diese muß die Anzahl, Nummern und Märkzeichen von jedem Packen 2c. enthalten. Das eigentliche Manifest, welches die Namen der Empfänger enthält, kennt also das preußische Recht nicht.

Manilla, auf den Philippinen-Inseln.

Rechnungsart: Piaster à 8 Reales de Plata à 34 Maravedis. Auch nach Dollars à 100 Cents.

Maß und Gewicht wie unter Spanien. Auch nach dem chinesischen Pikul.

Kleinere Schiffe ankern auf der Rhede in 5 Faden Tiefe, größere aber bei Cavita, etwa 3 Meilen südwärts, wo ein guter, gegen westliche und südliche Winde geschützter Hafen ist.

Tonnengeld für fremde Schiffe 2 Realen pr. Ton Reg.

Hafenmeister-Gebühren, Gesundheitsbehörde 15 bis 20 Dollars.

Mannschaft s. Schiffsmannschaft.

Manzanilla auf Cuba. Abladeplatz für Cedernholz, Tabak 2c.

Wassertiefe: Schiffe können bis zu 21 Fuß engl. laden, liegen dann aber ca. 3 Miles von der Stadt; bis 16 Fuß kann man in einer Entfernung von 1½ Meiles laden. An einer Privatwharf ist 8 Fuß Wasser.

Unkosten des Lossens und Ladens: Der Transport der Güter geschieht für Schiffsrechnung. Holz wird in Flößen durch die Schiffsböte an Bord bugsirt. Leichterlohn für trockene Güter ist 50 C. pr. Ton.

Lootsgeld: für ein dreimastiges Fahrzeug ein und aus.. $ 60.
" " eine volle Brig .... " 50.
" " eine Schoonerbrig .... " 40.
" " einen Schooner .... " 34.

Alle Schiffe sind verpflichtet, Lootsen zu nehmen. Dieselben kommen bei Cap Cruz an Bord; da aber nur 5 Lootsen angestellt sind, so kann es vorkommen, daß man keinen Lootsen trifft. Einsegeln ohne Loots ist Schiffern, die das Fahrwasser noch nicht kennen, nicht anzurathen, zumal doch das halbe Lootsgeld bezahlt werden muß.

Ankergeld 6 $. Baakengeld 25 c. Dolmetscher 6 $ 50. Sanitätsbehörden 3 c. pr. span. Registerton. Zollvisite 12 $. Feuergeld 6¼ c. pr. Registerton. Paß fürs Fort 1 $ 50. Manifest vom Zollhause 17 $ 50. Permit zu Laden 75 c. Tonnengeld, für Schiffe mit Stückgütern oder in Ballast 1 $ 50 pr. Ton.

Schiffe mit Kohlenladung bezahlen von allen Unkosten, Loots- und Ankergeld ausgenommen, ⅓ weniger.

Ballastlohn 50 c. pr. Ton. Wächterlohn während des Ballastlossens 1 $ pr. Tag. Stauerlohn 2 $. Arbeitslohn 1 bis 1¼ $ pr. Tag, nebst Beköstigung.

Bemerkenswerth ist es, daß von heftigen Stürmen oder Orkanen die Gewässer von Manzanilla seit Menschengedenken völlig verschont geblieben sind. Dieser Hafen gilt als einer der sichersten und zugleich gesundesten auf ganz Cuba.

Dampfschiffverbindung mit Havana und St. Jago, via St. Cruz, Trinidad, Cienfuegos ꝛc. zwei Mal monatlich. Desgleichen über Gibarra, Nuevitas ꝛc.

Briefposten gehen zwei Mal wöchentlich über die ganze Insel.

Marktpreis; engl. market-price; franz. le cours de marché; span. los precios corrientes de la plaza. Im Allgemeinen der Werth einer Waare; beziehungsweise als Gegensatz zum Facturapreise der Werth an dem Platze, für welchen sie bestimmt ist.

In fast allen Ländern, Ausnahmen sind Hamburg und Bremen, tragen die Waaren zur Havarie grosse für ihren Marktpreis bei, von welchem jedoch die Fracht und Landungskosten gekürzt werden. Waaren die in Havarie grosse vergütet werden, also Waaren, die bei dringender Gefahr zur allgemeinen Rettung aus dem Raum des Schiffes genommen und über Bord geworfen wurden, oder solche, die zur Bestreitung gemeinschaftlicher Unkosten im Nothhafen verkauft wurden, werden fast überall (Ausnahme: Havana, wo die Factura zum Grunde gelegt wird) zum Marktpreis unter Kürzung von Fracht und Unkosten ersetzt. Ob

dies in Havana gebräuchliche Verfahren auch in Spanien üblich ist, weiß ich nicht; im span. Gesetz heißt es nur: Der Mindserertrag solcher Waaren soll vergütet werden, was also den Marktpreis als Basis genommen nicht ausschließt.

Marseille; engl. Marseilles; franz. Marseille; span. Marsella. Hafen und Handelsstadt in Frankreich am Mittelmeere.

Rechnungsart, Maß und Gewicht wie unter Frankreich. Doch Getreide nach Charges, wovon 20 = 32 Hectoliter sind.

Wassertiefe im Hafen von 12 bis 24 Fuß, das tiefste Wasser ist an der Südseite.

Lootsgeld für französische und gleichgestellte Schiffe: einkommend 4 Sous pr. Ton, ausgehend 2 Sous.

Andere Unkosten, außer Quarantaineunkosten, werden nicht erhoben.

Mäusefrass. So nennt man den Schaden, der an Waaren durch das Benagen von Mäusen entsteht. Auf Schiffen ist solcher Schaden oftmals nicht zu verhüten, denn in manchen Plätzen kommen Mäuse oder Ratten mit den Waaren, z. B. mit Baumwolle an Bord, und wenn erst die Ballen verstaut sind, so kann keine Katze die Schlupfwinkel der Mäuse erreichen. Aeltere Seerechte, von neueren das österreichische, verpflichten den Schiffer, bei Waaren, die durch Mäusefraß leiden können, eine Katze an Bord zu haben; doch ist diese Vorschrift an sich unpraktisch und jetzt auch wohl als veraltet anzusehen. Was jedoch bei vorkommenden Schaden durch Mäusefraß vom Schiffer verlangt werden kann, ist die Angabe in der Verklarung, er habe alle möglichen Vorsichtsmaßregeln angewendet, also entweder vor dem Laden das Schiff reinigen lassen, oder während des Ladens die Landfesten verwahrt und die Luken Nachts geschlossen gehalten. Kann er sich nicht gehörig rechtfertigen, so muß er den Schaden ersetzen. Schaden, der durch Mäuse- oder Rattenfraß an den Waaren (auch am Schiffe selbst) entsteht, ist innerem Verderb gleich zu achten, und mithin nicht zu Lasten des Versicherers.

In den Bremer Bed. §. 37 wird solcher Schaden ausdrücklich ausgenommen. Ebenfalls im Hamb. Plan §. 60, im Preuß. Recht §. 2224 (von Mäusen, Ratten oder anderem Ungeziefer verursachter Schaden).

Mehrfracht; s. Ueberfracht.

Memel; Hafen- und Handelsstadt in Preußen, an der Mündung der Drage in das kurische Haff.

Die Barre ist an der Mündung des kurischen Haffs, hat selten mehr als 17 Fuß, mitunter nur 13 bis 14 Fuß, so daß Schiffe von

größerem Tiefgang auf der Rhede lossen und laden müssen, wo der Ankergrund nicht besonders ist, vor Allem bei N.= und N.=W.=Wind.

Hafengeld 13 Sgr. 10 Pf. pr. Last.
Meßbrief 2 „ 6 „ „ „
Ballastlossen 2 „ 9 „ „ „

Die Unkosten eines englischen Schiffes von 140 Tons oder 102 preuß. Last, dessen Tiefgang einkommend 8½ Fuß, ausgehend 11½ Fuß war, mit Ballast einkommend und beladen ausgehend, waren £t.=℔ 92. 1. 2.

Memorandum; engl. memorandum. So heißt das in englischen und amerikanischen Policen enthaltene Verzeichniß von Waaren, für deren Beschädigung die Versicherer nur dann aufkommen, wenn vorher ein Strandungsfall stattgefunden hatte; oder bei einigen Waaren, wenn die Beschädigung gewisse Procente erreicht.

In der Londoner Police lautet das sog. Memorandum wie folgt:

NB. Korn, Fische, Salz, Mehl und Sämereien sind frei von Havarie, Havarie grosse oder den Strandungsfall ausgenommen; Zucker, Taback, Hanf, Flachs, Häute und Felle frei von Havarie unter 5 pCt.; und alle anderen Güter, auch das Schiff und die Fracht, sind frei von Havarie unter 3 pCt., Havarie grosse oder den Strandungsfall ausgenommen (are warranted free of average, unless general or the vessel be stranded).

In Newyork gelten frei von partikularer Havarie: Salz, getrocknete Fische, Früchte, Getreide, hanfen Garn, Häute und Felle, Eisen in Stangen und Platten, Eisendraht, Weißbleche (tin-plates), Taback, Maismehl, Käse, Pflanzen (vegetables) und Wurzeln, Rapper (cotton bagging), Lustfuhrwerke, Hausgeräth, musikalische Instrumente und Spiegelglas (looking glasses).

In Philadelphia sind es die folgenden Gegenstände: Salz, getrocknete und lose Fische, Weizen, Mais und alles Getreide, Malz und Brod, lose verladener und Blättertaback oder, in einigen Policen, Taback in Fässern.

In Baltimore sind verschiedene Polizenformulare gebräuchlich. Doch kommen die oben genannten Gegenstände fast in allen vor, und außerdem noch in einigen Formularen: Caffee, lose verladen; Flüssigkeiten, oder dergleichen in Fässern; Pelzwerk.

Diejenigen Gegenstände, die in den Haupthandelsplätzen Amerikas frei von gewissen Procenten Beschädigung versichert werden, können hier nicht aufgeführt werden, indem theils die Polizen zu sehr von einander abweichen und dann auch, weil die Usanz noch zu veränderlich ist. Phillips nennt jedoch einige Artikel, die hier aufgenommen werden

können, nämlich: In Newyork gilt Hanf frei von Beschädigung wenn unter 20 pCt., Caffee und Pfeffer in Säcken oder lose frei von Beschädigung wenn unter 10 pCt.; Zucker, Leinsaat und Brod frei von Beschädigung wenn unter 7 pCt.

Nach englischer Entscheidung gehört Malz, Erbsen und Bohnen zu Korn, Reis aber nicht, und Salpeter ist nicht in der Bezeichnung: Salz, eingeschlossen. — So gehört nach der Newyorker Auffassung Sassaparilla, obgleich eine Wurzel, nicht zu den im Memorandum gemeinten Wurzeln, weil es keine Waare leicht verderblicher Natur ist. Und die ausdrückliche Bezeichnung einer Gattung schließt die andere desselben Artikels von der befreienden Clausel aus, so sind z. B. getrocknete Fische im Memorandum namhaft gemacht, gepökelte Fische gelten demnach als unter der besseren Bedingung versichert. (Vergl. Phillips 2. 481.)

Wenn nun aber auch die Versicherer in England und Amerika von eigentlichem Partikularschaden an manchen der im Memorandum verzeichneten Gegenstände frei sind, und sie auch nicht für den sogenannten construktiven Totalverlust der versicherten Waaren, wenn nämlich der Schaden über 50 pCt. beträgt, aufzukommen haben, so sind sie dennoch in einzelnen Fällen verpflichtet, den durch Beschädigung herbeigeführten eigentlichen Totalverlust zu vergüten. — Weizen wurde im Nothhafen verkauft, weil er so sehr mit Wasser und Sand vermischt war, daß er nicht wieder verladen werden konnte; der Nettoertrag von 1800 Busheln war 22 $. Dies wurde in Newyork einem Totalverlust gleich erachtet.

In englischen Entscheidungen wird in ähnlichen Fällen großes Gewicht auf den Umstand gelegt, daß durch den Untergang der Waare der Versicherte schon zum Abandon berechtigt gewesen; half er bergen, so geschah dies zu Gunsten des Versicherers; und deshalb erkannte man gegen die Versicherer, welche alsdann die versicherte Summe unter Abzug des Geborgenen vergüten mußten. Ist dagegen der versicherte Gegenstand, wenn auch ganz werthlos, noch vorhanden, so kann immer nur von einer partikulairen Havarie die Rede sein, und die Versicherer sind vom Schadenersatz frei. Zucker in Fässern war durch Seewasser so weggeschmolzen, daß in jedem Fasse nur noch eine Kleinigkeit Zucker vorhanden war, und da kein Unterschied gemacht werden konnte, ob ein kleiner oder ein großer Theil gerettet ward, so wurde der Versicherer vom Schadenersatz freigesprochen. Die Ansicht eines amerikanischen Richters, Story, giebt Phillips wie folgt an:

Einzig und allein die völlige Vernichtung von Gegenständen des Memorandums, sei es physisch, sei es in Beziehung auf den Werth

derselben, kann den Versicherten berechtigen auf Ersetzung eines Totalverlustes Anspruch zu erheben, in Fällen wo die Reise beendigt werden kann. Und vielleicht giebt nicht einmal die Vernichtung dem Werthe nach, wenn die Waare specifisch noch vorhanden ist, das Recht zum Abandon. — Und selbst in einem Falle, wo durch das Umschlagen eines Lichters ein Theil der versicherten Güter gänzlich verloren ging, entschied das Obergericht der Vereinigten Staaten, daß obgleich englische Autoritäten in ähnlichen Fällen den Anspruch der Versicherten anerkannt hätten, doch nach den früheren Entscheidungen in Amerika ein Anspruch auf Schadenersatz nicht statthaft sei.

Nach Beneke-Nolte 1. 445, der sich dabei auf Arnould's Law of Marine Ins. II. 854 ff. stützt, gelten in England in obiger Beziehung folgende Grundsätze; es kann nämlich bei Gegenständen des Memorandum Anspruch an die Versicherer erhoben werden:

1) Wenn Waaren unwiederbringlich vernichtet worden, wie z. B. durch Feuer, und sie bis auf den Boden des Meeres versunken sind;

2) wenn sie durch Seewasser so beschädigt worden, daß sie keinen Werth mehr haben, und über Bord geworfen werden müssen;

3) wenn sie in einem Nothhafen gelandet und verkauft werden müssen, weil sie durch Seewasser dermaßen beschädigt worden sind, daß sie nicht wieder verschifft werden können, ohne im Zustande vollkommener Auflösung ihren Bestimmungshafen zu erreichen;

4) wenn sie im Bestimmungshafen lose und uneingepackt ankommen, und durch Seeschaden ihren ursprünglichen Charakter verloren und ihre Natur verändert hatten. Wo alles dies aber nicht der Fall ist, da kann man für keinen bloßen Seeschaden, mag er auch noch so groß sein, auf den Versicherer zurückkommen. Das Memorandum ändert nichts in den Regeln, nach welchen ein totaler Verlust von einem partiellen zu unterscheiden bleibt, aber es schließt jede und alle Vergütung für einen partiellen Verlust aus, wofern gewisse bedingte Fälle nicht eintreten.

Messbrief; engl. certificate of admeasurement; franz. attestat du port (d'un vaisseau); span. atestado del porte (de un navio). In fast allen Ländern bestehet die obrigkeitlich angeordnete Einrichtung der Messung von Seeschiffen. Der vornehmste Zweck derselben ist der, für die Berechnungsweise der Hafenabgabe, Leuchtfeuergelder u. s. w. so wie zur Bestimmung der für jedes Schiff zulässigen Anzahl Passagiere eine möglichst richtige Grundlage zu haben. Diese Grundlage glaubt man in neuerer Zeit in dem Cubikinhalt der Schiffe, oder der eigentlichen Tragfähigkeit gefunden zu haben, und im Blick auf die allgemeine Sicherheit muß man dieser Ansicht beipflichten. Früher, wo bekanntlich

der Tonnengehalt in England auf die leichtfertigste Weise von der Welt ermittelt wurde, indem man die Hälfte der Breite eines Schiffes für die Tiefe desselben annahm, ohne diese wirklich zu messen, wurden die Schiffe sehr tief und sehr schmal gebaut, man erhielt dadurch Modelle, die weder auf Schönheit noch auf Sicherheit Anspruch machen konnten, aber man erzielte dadurch eine geringe Tonnenzahl. Wäre die Berechnung der Hafengelder der einzige Zweck der Messung, so würde man am richtigsten verfahren, den Raum zu messen, den ein Schiff von der Hafenfläche einnimmt, und danach die Abgabe zu bestimmen.

In England, in Bremen und Hamburg sucht man jetzt möglichst genau den cubischen Inhalt der Schiffe zu ermitteln. Um aber für jeden einzelnen Fall das Verfahren zu erleichtern, sind gewisse, jedoch in den genannten Staaten etwas von einander abweichende Regeln aufgestellt, z. B. auf welchen Eintheilungen der Decklänge die Breite und Tiefe inwendig und darnach der Flächeninhalt des Querschnitts gemessen werden soll; und den zum Messen der Schiffe Angestellten wird zur Richtschnur eine Anweisung gegeben, welche die festgestellte Regel und das Schema der Berechnungsweise enthält.

Das Attest, welches über die geschehene Vermessung ausgestellt wird, heißt der Meßbrief. Dies Dokument gehört zu denjenigen Schiffspapieren, die aus Gründen der Zweckmäßigkeit an Bord vorhanden gehalten werden. Fremde Schiffe z. B. die in England bereits gemessen waren, bedürfen der neuen Messung nur dann, wenn seit der letzten eine geraume Zeit, ich meine ein Jahr, verflossen ist.

Die Bremer obrigkeitliche Verordnung vom 2. Juni 1853 kennt zwei Methoden des Messens, eine bei beladenen und eine bei unbeladenen Schiffen; doch gilt der Meßbrief über die nach der ersteren einfachen Methode vorgenommene Messung nur so lange bis eine vollständige Messung bewerkstelligt werden kann. Keinem Bremer Schiffe soll ohne Beibringung eines Meßbriefes ein Seepaß, resp. Bielbrief gegeben werden. Fremde Seeschiffe mit einem von ihrer Regierung ausgestellten Meßbrief versehen, sind der neuen Messung nicht unterworfen, wenn das Verfahren und das Maß, nach welchem die Messung in dem betreffenden Lande vorgenommen wurde, mit der bremischen vollständigen Messung im Wesentlichen übereinstimmt. Haben die fremden Schiffe einen solchen Meßbrief nicht, so werden sie nach dem einfachen Verfahren gemessen, es sei denn, daß deren Eigner oder Führer die vollständige Messung verlangt. — Bei fremden Schiffen genügt diese einfache Messung auch für alle folgenden Reisen nach der Weser, und sind dieselben gegen Vorzeigung ihres hier empfangenen Meßbriefes von einer wiederholten Messung

befreit. — Bei der vollständigen Messung wird die Länge aufgenommen und drei Querschnitte des Schiffes. Bei der einfachen Messung wird die Länge, Breite und Tiefe, letztere bei beladenen Schiffen in der Pumpe gemessen.

Messina. Hafen auf Sicilien, von Wassertiefe genügend für die größten Schiffe. Freihafen.

Hafengeld 4 Grani pr. Ton (20 Grani = 1 Taro, 30 Tari = 1 Oncia).

Lootsgeld ein- und ausgehend 10 Kronen (1 Oncia = ca. 10 Schill. Sterling).

Metre. Ein französisches Längenmaß.

100 Metres sind gleich 346 Bremer Fuß, 349 Hamburger Fuß, 328 engl. Fuß, 318 rheinländ. Fuß, 173 Bremer Ellen, 174½ Hamburger Ellen, 109 Yards.

Monatsgage s. Gage.

Monsoon; engl. monsoon; franz. monsson; span. monzon. Ein während eines bestimmten Zeitraums aus derselben Richtung wehender Wind. In den ostindischen Gewässern weht der Südwestwind von April bis Ende September, der Nordostwind von October bis Ende März. Zwischen jede Veränderung fallen während einiger Wochen veränderliche Winde, Regen, Windstille und Orkane (Typhoons). Dies sind die eigentlichen Monsoons. — An der östlichen Küste von Brasilien herrschen von September bis März die nordöstlichen Winde vor, und von März bis September ist die Richtung gewöhnlich von O. z. N. bis OSO., weshalb man die ersteren den nördlichen Monsoon und die letzteren den südlichen Monsoon zu nennen pflegt, obwohl das Kennzeichen der Monsoone, die plötzliche Veränderung zur Zeit der Nachtgleiche aus einer Richtung in die entgegengesetzte, hier fehlt, und sich vielmehr erkennen läßt, daß der sogenannte Monsoon nichts anderes ist, als eine Verlängerung des SO.-Passatwindes, der nur seine Richtung in den zwei Hauptjahreszeiten etwas ändert nach Maßgabe der größeren oder geringeren Wärme des Continents.

Moratorium; engl. letters of grace; span. moratorio. Die beim Debitverfahren dem Gemeinschuldner vom Gerichte bewilligte Frist, vor deren Ablauf er gegen das Andringen seiner Gläubiger geschützt ist. Gewöhnlich wird diese Frist unter Aufsicht der Gläubiger oder deren Deputirten zur Realisation des vorhandenen Lagers und zum Einkassiren der ausstehenden Gelder benutzt, um den Gemeinschuldner in den Stand zu setzen, Vergleichsvorschläge zu machen (einen Accord anzubieten). Gelingt die Realisation nicht oder sind sonst genügende Gründe vorhanden, so kann das abgelaufene Moratorium vom Gerichte verlängert werden.

Mortification; engl. amortisation; franz. do.; mortificiren (einen Wechsel so verloren gegangen), engl. to annul. Der Verlust von Werthpapieren, als Hypotheken, Staatspapieren, Wechseln und dergleichen würde für den Eigenthümer den Verlust der darin ausgedrückten Summen bedeuten, wenn es kein Mittel gäbe, die verlorenen Dokumente für jeden andern als den rechtmäßigen Eigenthümer werthlos zu machen. Dies geschieht durch gerichtliche Mortification. Der Verlust wird öffentlich angezeigt, dem etwaigen Inhaber eine Frist gestellt, sich zu melden, und dabei ausgesprochen, daß wenn keine Meldung und kein Anspruch von Seiten eines Dritten geschehe, das betreffende Dokument für null und nichtig erklärt werde. Sind diese Formalitäten vollzogen, so kann ein neues Dokument ausgestellt werden.

Das deutsche Wechselrecht enthält darüber im Art. 73 und 74 die folgenden Bestimmungen:

„Der Eigenthümer eines abhanden gekommenen Wechsels kann die Amortisation des Wechsels bei dem Gerichte des Zahlungsortes beantragen. Nach Einleitung des Verfahrens kann er vom Acceptanten Zahlung fordern, wenn er bis zur Amortisation des Wechsels Sicherheit bestellt. Thut er dies nicht, so kann er nur die Deposition der schuldigen Summe fordern. — Der Besitzer des Wechsels kann nur dann zur Herausgabe des Wechsels angehalten werden, wenn er den Wechsel in bösem Glauben erworben hat, oder ihm bei Erwerbung des Wechsels eine grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt."

Das Schatzamt der Vereinigten Staaten erließ unterm 15. August 1849 folgende Vorschriften in Betreff verlorener Schuldscheine:

Alle Gesuche um Erneuerung von Staatspapieren, die verloren oder vernichtet wurden, müssen von folgenden Beweisstücken begleitet sein:

1) Eine beeidigte Erklärung des Ansuchenden über Zeit, Ort und Nebenumstände des Verlustes, über Nummer, Datum und Betrag des Dokuments, über Zinsfuß, etwaige Zinszahlungen, Namen Desjenigen, zu dessen Gunsten es ausgestellt war, Zeit der Einlösung u. s. w. 2) Ein schriftliches Aktenstück mit der Unterschrift des Ansuchenden und zweier Bürgen, welches eine Aufstellung der oben angeführten Einzelheiten enthält, und die Verbürgung zur Auszahlung der in Frage stehenden Summen an Jeden, der einen rechtmäßigen Anspruch darauf erheben würde, überhaupt zur vollständigen Schadloshaltung eines rechtmäßigen Inhabers. Dies Aktenstück muß in Gegenwart eines Richters oder Distrikt-Attorneys der Vereinigten Staaten oder eines Richters eines Obergerichts in anderen Ländern, ausgefertigt und zugleich vom Gerichte die genügende Bürgschaft für den doppelten Betrag der bean-

sprochten Summe attestirt werden. 3) Eine Abschrift einer öffentlichen Bekanntmachung des Verlustes, welche der Betheiligte in einer Zeitung am oder nahe am Orte des Verlustes hat einrücken lassen, nebst einer beschworenen Aussage (affidavit) des Druckers oder Herausgebers der Zeitung, daß besagte Annonce in der Zeitung während sechs auf einander folgender Wochen eingerückt gewesen.

Effekten (s. d. Art.) bilden in neuerer Zeit, namentlich im Verkehr zwischen Europa und den Vereinigten Staaten einen Gegenstand der Versicherung. Bei vorkommenden Ansprüchen an die Versicherer wegen Ersetzung eines Verlustes ist also zunächst das Mortificationsverfahren einzuschlagen, wovon die Unkosten zu Lasten der Versicherer sind, wenn die Erneuerung der Dokumente zu deren Gunsten dadurch gelingt.

Moulmein. Wassertiefe im Fahrwasser, das jedoch enge und krumm, 22 Fuß bei Springfluthen. An der Küste guter Ankergrund. Stürmische Jahreszeit, SW.-Monsoon, vom 1. Mai bis Ende October. Lootsen findet man bei Amherst. Die Strömung des 30 englische Meilen langen Reviers ist stark. Doch wird jetzt schon ein Dampfschlepper dort sein. Englische Lootsen sind bei fremden Schiffen besser als inländische Lootsen. Bedeutender Abladeplatz von Teakholz. Bei Teakholzladung braucht ein Schiff keinen Ballast. 50 Cubikfuß Teakholz wiegen 25 Centner.

500 Tons Teakholz zu laden nimmt einen Monat hin.

Lootsgeld, einkommend: 11 Fuß 40 Rupien, dann bis 17 Fuß für jeden Fuß 10 Rupien mehr; 18 Fuß 200 Rupien, 19 Fuß 240 Rupien, 20 Fuß 300 Rupien. Dann wahrscheinlich für jeden Fuß mehr 50 Rupien Zulage.

Lootsgeld ausgehend, wie oben.

Wenn durch ein Dampfboot bugsirt ist 3/4 Lootsgeld zu bezahlen.

Unkosten eines Schiffes von 500 Tons: ca. 250 £.

Preis von Teakholz (1855): vierkantige Balken 45—50 Rupien pr. 50 Cubikfuß, Planken ca. 10 Rupien mehr.

Mundvorrath; engl. provision, victuals; franz. provisions; span. vivéres. In der Versicherung eines Schiffes ist derselbe mitbegriffen, wenn nicht das Gegentheil ausdrücklich ausbedungen wurde. Mundvorrath gilt jedoch usanzmäßig frei von Beschädigung, und nur bei Totalverlust wird derselbe vergütet.

Einlaufen in einen Nothhafen wegen Mangels an Proviant gehört nicht zur Havarie grosse.

Musterrolle; engl. articles; franz. role d'equipage; span. el rol. Die Akte wodurch Steuerleute, Matrosen ꝛc. sich verpflichten die Reise mit dem bezeichneten Schiffe zu machen, dem Schiffer gehorsam zu sein,

und sich den Disciplinargesetzen zu unterwerfen; wogegen ihnen Lohn und Kost, unter specieller Angabe, versprochen wird. Dem Wesen nach ist jede Musterrolle ein Contrakt, denn fehlt auch in einigen Ländern die ausdrückliche Verpflichtung des Schiffers bei dem Versprechen von Gage und Kost, so versteht sich dies nach dem diese Lücke ergänzenden Seerecht eines solchen Landes von selbst.

Die neue Bremer Musterrolle (von 1852) hat aber auch die Form eines Contrakts. Die Schiffsofficiere und das Schiffsvolk verpflichten sich durch Unterzeichnung der Musterrolle vor dem Wasserschout zur Vollführung der vorgeschriebenen Reise und zurück oder wohin sonst die Reise gehen mag; ferner wird die bedungene Monatsgage, wie solche in der Musterrolle enthalten, anerkannt, und über den Empfang des Handgeldes quittirt; drittens wird versprochen, den Vorschriften der obrigkeitlichen Verordnung, welche der Musterrolle angehängt ist, nachzukommen; (diese Verordnung stellt Pflichten und Rechte der bremischen Seeleute fest und enthält das Strafmaß für jede Uebertretung); viertens wird bemerkt, ob und welche besonderen Verabredungen getroffen worden sind. Der Capitain verspricht dagegen durch Unterzeichnung der Musterrolle unter Bezugnahme auf die obrigkeitliche Verordnung seinen Verpflichtungen gegen die Mannschaft getreu nachzukommen und der Mannschaft zu gewähren, was ihr nach Musterrolle und Verordnung gebührt.

Jede Musterrolle enthält in der Regel das Namenverzeichniß der Schiffsmannschaft mit dem dabei bemerkten Dienstgrade, Wohnort und Gagebetrag eines Jeden; in manchen Ländern wird auch das Alter angegeben. Ein Exemplar der Musterrolle wird an Bord bei den übrigen Schiffspapieren aufbewahrt; sie dient zum Beweise der Nationalität von Schiff und Mannschaft, und ist namentlich in Kriegszeiten ein unentbehrliches Dokument. In Friedenszeiten giebt sie einige Sicherheit für Aufrechthaltung der Ordnung an Bord, indem eine Erinnerung an die durch Namensunterschrift eingegangenen Verpflichtung und an die Strafen für Verletzung derselben zu Zeiten gute Dienste thut. — In manchen Seerechten wird die Musterrolle unter den Dokumenten genannt, die der Schiffer an Bord haben muß.

In Spanien sind eigentliche Musterrollen nicht gebräuchlich. Der Contrakt zwischen Capitain und Mannschaft muß aber ins Schiffsrechnungsbuch eingetragen und durch diejenigen, die schreiben können, unterzeichnet werden. Jeder Einzelne kann sich einen Auszug über seinen Contrakt geben lassen. — Die Namen der Mannschaft, auch Vaters Vorname, Wohnort, Alter, Gagenbetrag und Dienstgrad werden dagegen im Seepaß eingetragen. — Ein solcher in der Provinz Bilbao

ausgestellter Seepaß enthält auf der ersten Seite die dem Schiffe vom Hafencommandanten gegebene Erlaubniß zum Auslaufen, die in Pässen gewöhnlich enthaltene Ordre und Bitte an Untergebene und Andere, das Schiff frei passiren zu lassen und demselben allen möglichen Schutz angedeihen zu lassen; so wie das Verzeichniß der an Bord befindlichen Waffen; auf der zweiten Seite ein 7 Abschnitte enthaltendes Reglement für den Capitain, welches denselben unter Anderm verpflichtet, seine Leute gut zu behandeln und denselben das Versprochene zu halten, im Fall aber einer es an dem schuldigen Gehorsam fehlen lasse, ihn zu verhaften und im Bestimmungsplatze an den Oberbefehlshaber der Marine oder an den Consul, wie es die Umstände mit sich bringen, abzuliefern. Ferner soll der Capitain seine Leute in Kenntniß setzen, daß sie ihm in allen Dienstsachen, sei es während der Fahrt oder beim Laden und Lossen Gehorsam schuldig seien, und sie an die gesetzlichen Strafen erinnern; auf der dritten Seite folgt das ausführliche Namensverzeichniß (wie oben) und die Bescheinigung der Behörde, daß dies die ganze Mannschaft sei, welche mit dem Schiffe vom dortigen Hafen nach dem (namhaft gemachten) Platze mit einer (näher bezeichneten) Ladung absegele, daß die Abgaben bezahlt, und endlich, daß Capitain und Mannschaft von ihren Obliegenheiten in Kenntniß gesetzt seien.

Nach der englischen Shipping Act von 1854 muß mit der Mannschaft eines jeden Schiffes, ausgenommen von Schiffen unter 80 Tons, die nur zur Küstenfahrt benutzt werden, vom Schiffer vor einem Heuerbaas ein schriftlicher Contrakt geschlossen werden; derselbe muß enthalten: Beschaffenheit und, wo möglich, Dauer der Reise, Anzahl und Beschreibung der Mannschaft, nebst Angabe wie viele Matrosen darunter, die Zeit des verlangten Dienstantritts, Betrag der bedungenen Gage, Proviantrationen, Vorschriften über Aufführung an Bord, über Geldstrafen, Rationsverringerung oder andere durch die Handelskammer gebilligte gesetzliche Strafen, welchen sich die Partheien unterworfen haben. Dieser Contrakt muß vom Schiffer und dann von den Leuten unterschrieben werden. Eine Abschrift davon, ohne die Unterschriften, soll der Capitain beim Antritt der Reise, bei Strafe von fünf Pfund, an einem den Leuten zugänglichen Ort des Schiffes anheften lassen.

Bei Havarie grossen in Fällen und in Ländern, wo Monatsgage vergütet wird, dient die Musterrolle als Beweis für den Betrag der Gage; doch wird sie, als ein zum Schiffe gehöriges Dokument, den Belegen zur Havarie grosse nicht beigeheftet, sondern sie wird entweder dem Dispacheur zur Einsicht übergeben, oder wenn dies nicht thunlich, ein gehörig beglaubigter Auszug derselben angefertigt.

Nachnahme; engl. reimbursement; franz. remboursement; span. reembolso. Dieser Ausdruck kommt am häufigsten im Speditionswesen vor. Die Unkosten, die ein Spediteur an Fracht und Zoll für Waaren, welche er weiter befördern soll, bezahlt, pflegt er sich, wenn er mit dem Empfänger in keiner Geschäftsverbindung steht, oder wenn er ihn überall nicht kennt, d. h. nicht weiß, ob er gut, d. h. ein prompter Bezahler ist, von dem Frachtfuhrmann oder dem Schiffer auszahlen zu lassen, wofür der kaufmännische Ausdruck, nachnehmen, heißt. Die Nachnahme wird mit im Frachtbrief resp. im Connoissement verzeichnet, in Frachtbriefen mit der Bemerkung, daß die Waaren für Nachnahme und Fracht haften.

Nachricht; engl. account, intelligence; franz. nouvelle; span. noticia, nueva. Ueber die Pflicht des Versicherten, jede über den Gegenstand der Versicherung angelangte Nachricht dem Versicherer mitzutheilen s. d. Art. Anzeigen. Treffen von einem auf der Reise befindlichen Schiffe gar keine Nachrichten ein, so heißt es: das Schiff ist verschollen. In den Assekuranzgesetzen sind in allgemeinen Umrissen die Fristen angegeben, nach deren Ablauf ein Schiff, von dem keine Nachricht eintrifft, als verschollen zu betrachten ist.

Die Bremer Bed. handeln davon im Art. 66. Die Termine werden vom Tage der Abfahrt an gerechnet; ist innerhalb der bestimmten Frist das Schiff weder am Bestimmungsplatze angekommen, noch unterwegs gesprochen, so gilt es als verschollen. Der Versicherte hat alsdann Beweise über den Tag der Abfahrt und darüber beizubringen, daß am Tage der Beendigung des Termins die Ankunft des Schiffs nicht erfolgt war; so wie er eine Erklärung abzugeben hat, daß er vom Schiffe oder vom versicherten Gegenstande keine Kunde bekommen habe.

Die festgesetzten Zeitfristen sind folgende:

Für europäische Reisen, nördlich bis Bergen oder St. Petersburg, und südlich bis Gibraltar: Sechs Monate; doch wird bei Reisen im Winter nach und von der Ostsee der Termin um zwei Monate verlängert;

für desgl. über diese Häfen hinaus, nördlich bis Archangel und südlich mit Einschluß der canarischen Inseln, des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres: Acht Monate;

für Reisen nach oder von den Vereinigten Staaten von Nordamerika und den westindischen Inseln: Acht Monate;

für desgl. nach oder von Canada, der Ostküste von Mexiko und von Südamerika bis Rio Grande do Sul: Zehn Monate;

für desgl. nach oder von dem La Plata-Strome und nach oder von der Westküste von Afrika bis zum Cap der guten Hoffnung: Zehn Monate;

für desgl. über das Cap der guten Hoffnung und Cap Horn hinaus, östlich bis Java und westlich an der amerikanischen Küste bis Mazatlan: Vierzehn Monate;

für desgl. nach und von allen noch entfernteren Häfen: Sechszehn Monate;

für Reisen auf den Robbenschlag und Wallfischfang nach der Ostküste von Grönland und nach Spitzbergen und zurück: Zwölf Monate.

für desgl., desgl. nach der Westküste von Grönland und der Davisstraße und zurück: Fünfzehn Monate;

für desgl. nach dem stillen Ocean und zurück: Zwanzig Monate.

Andere Reisen sollen verhältnißmäßig angenommen werden; wird ein Schiff unterwegs gesprochen, so wird der Ort, wo es geschehen, als Abgangsplatz bei Berechnung der Frist zum Grunde gelegt. — Bei Reisen von Dampfschiffen gilt die Hälfte der Frist.

Der Hamburger Plan giebt im §. 120 folgende Fristen an:

für europäische Reisen innerhalb der Ostsee und der Nordsee bis Bergen und bis Gibraltar: 4 Monate;

für andere europäische Reisen und jenseits Gibraltar, für Reisen nach und von Nordamerika und Westindien: 6 Monate;

für Reisen nach und von der mexikanischen Küste und Brasilien: 8 Monate;

für Reisen bis und von dem La Plata-Strome und dem Cap der guten Hoffnung: 9 Monate;

für Reisen nach und von jenseits des Cap der guten Hoffnung und des Cap Horn: 14 Monate;

Reisen von und nach anderen Plätzen im entsprechenden Verhältnisse.

Das preußische Recht setzt im Art. 2311 und 12 für Reisen von oder nach der Ostsee und Nordsee fest, daß die Anzeige des Abandon geschehen könne, wenn drei Monate über die gewöhnliche Zeit verlaufen sind; (dies ist sehr unbestimmt!) Bei anderen, jedoch europäischen Reisen muß sechs Monate gewartet werden. (Von andern Reisen unten.) Doch wird in dem folgenden Artikel bestimmt, wie es mit der Zahlung gehalten werden soll. Zwei Monate nach Andeutung des Abandon muß der Versicherer bezahlen, kann aber 8 pCt. abziehen; will der Versicherer sich zu dieser Zahlung nicht bequemen, so muß der Versicherte ein Jahr und zwei Monate von Zeit der Absegelung des Schiffes an, in Geduld stehen; nach Ablauf dieser Zeit erhält er sein Geld, auch ohne Abzug der sonst gewöhnlichen 2 pCt.

§. 2316 und 17. sagt, daß bei Reisen außerhalb Europas, doch diesseits der Linie, 1 Jahr 6 Monate zu warten ist; hat aber das Schiff die Linie passiren sollen, dann drei Jahre. — Nach Ablauf dieser Frist muß der Versicherer, wenn innerhalb derselben keine Nachricht eingegangen, binnen acht Tagen ohne Abzug der 2 pCt., Zahlung leisten.

Das holländische Handelsgesetzbuch enthält im Art. 667 folgende Termine:

6 Monate für die Reisen von diesem Königreiche aus nach den europäischen Küsten, oder nach den asiatischen oder afrikanischen im Mittelmeere und im schwarzen Meere, und umgekehrt.

Ein Jahr für Reisen nach Madeira, Ostindien, den Azoren, den canarischen Inseln und Küste von Afrika, oder der östlichen Küste von Amerika, und umgekehrt.

18 Monate für Reisen nach und von anderen Welttheilen.

Reisen zwischen zwei außerhalb des Königreichs gelegenen Häfen verhältnißmäßig.

In Frankreich und Spanien darf der Versicherte abandonniren, wenn nach Ablauf eines Jahres bei gewöhnlichen Reisen, und zweier Jahre bei den langen Reisen keine Nachricht von dem Schiffe eingetroffen ist. Doch muß der Abandon nach Ablauf des einen oder zweier Jahre innerhalb der vorgeschriebenen Termine geschehen. Nämlich innerhalb 6 Monaten bei europäischen Reisen und nach Küsten des Mittelmeeres; eines Jahres bei Reisen von und nach Westindien, den Azoren, Westküste von Afrika, Ostküste von Amerika; zweier Jahre bei anderen Reisen.

In England und in den Vereinigten Staaten muß in jedem einzelnen Fall, wo von einem Schiffe nach ungewöhnlich langer Zeit nichts gehört wird, darüber entschieden werden, ob der Abandon, der jedenfalls angesagt werden muß, schon zulässig sei. Feste Termine sind nicht vorgeschrieben.

S. Abandon. Totalverlust.

Nachverklarung; engl. supplement to the extended protest. Die Grundlage einer Verklarung ist das Journal; aus diesem wird ein Auszug angefertigt, gewöhnlich durch einen Notar oder einen Gerichtssecretär, mitunter auch vom Capitain, der den Auszug nebst dem Journal einliefert; wurde im Auszuge irgend ein wichtiger Umstand nicht aufgenommen, auch bei der Verklarungsablegung der Mangel nicht bemerkt, so bleibt kein anderer Ausweg, als einen Nachtrag zur Verklarung auf Grundlage des Journals zu machen und diesen Nachtrag von der Schiffsmannschaft beeidigen zu lassen. Eine solche Nachverklarung ist die einzige,

die unbedingten Glauben verdient; doch darf sie nie im Widerspruche zur ersten Verklarung stehen, weil sonst beide keine Glaubwürdigkeit ansprechen können.

Natura, in; engl. in kind. Bei Bergungsfällen wird mitunter den Bergern ein Theil der geborgenen Waaren selbst, statt ein Theil des Erlöses oder des Werths gegeben, was man Berglohn in Natura oder Naturalvergütung nennt. In einzelnen Fällen mag dies zweckdienlich sein, im Allgemeinen aber kann es leicht zu Schelmerei gegen die Ladungseigenthümer führen; denn die Qualitäten derselben Gattung von Waaren zeigen oft sehr große, nur von Sachverständigen zu erkennende Abstufungen, so daß also der Schiffer bei der Naturalabtheilung leicht übervortheilt werden kann. Die hannoversche Strandungsordnung erkennt dies an, indem sie nur unter besonderen Umständen ausnahmsweise die Naturalvergütung zuläßt, die dann aber obrigkeitlich bestätigt werden muß.

Nehmung; engl. capture; franz. prise; span. apresamiento. Nehmung oder Wegnahme eines Schiffes durch Kriegsschiffe oder Kaper gehört mit zur Kriegsgefahr. Hat der Versicherer die Kriegsgefahr übernommen, so ist er für Verluste, die durch Nehmung entstehen, verbindlich; wobei es nicht in Betracht kommt, ob die Nehmung legaler oder unlegaler Weise stattgefunden hat, d. h. ob sie nach gehörig erfolgter Kriegserklärung geschah, oder ob die Vorschriften des Völkerrechts dabei überschritten wurden. In denjenigen Ländern, wo der Abandon (s. diesen Artikel) zulässig ist, kann der Versicherte nach erhaltener Nachricht von der Nehmung abandonniren.

Nach erfolgter Nehmung und Aufbringung des Schiffes ist es Pflicht des Schiffers, alles einzuleiten was zur Freimachung, oder zum Loskauf von Schiff und Gut nothwendig ist. Das Nächste würde sein, Rheder und Ladungsinteressenten von der Sachlage in Kenntniß zu setzen, und am Aufbringungsort sich an seinen Consul um Rath und Beistand zu wenden, oder im Fall keiner da ist, einen zuverlässigen Correspondenten zu erwählen. — Die Reklamkosten sind, wenn Schiff und Ladung der Condemnation ausgesetzt war, am Bestimmungsplatze als Havarie grosse zu vertheilen.

Ausnahmsweise in England ist es verboten, britische, von Feinden genommene Schiffe loszukaufen.

S. Ranzion, Reklam.

Nach dem Hamburger Plan §. 122 soll der Versicherte im Fall von Nehmung den Versicherer davon in Kenntniß setzen, und mit demselben dasjenige verabreden, was zur Befreiung und Reklamirung nöthig

sein möchte; die nöthigen Kosten sollen die Versicherer baar einschießen; und sind dieselben auch dann zu ersetzen, wenn sie weniger als 3 pCt. betragen.

Netto; engl. neat; franz. net; span. neto. Nettogewicht heißt bei Waaren das Gewicht, nachdem die Thara vom Bruttogewicht abgezogen worden, und nachdem sonstige usanzmäßige Abzüge für gut Gewicht, Stricke u. s. w. gemacht worden sind. — Um die Auslieferung des Gewichts berechnen zu können, welches seebeschädigte Waaren im gesunden Zustande hätten liefern müssen, ist es erforderlich, weil die Usanzen in Betreff der Thara so sehr verschieden sind, das Bruttogewicht zu kennen, welches die Waare am Abladeplatze hielt. — Da jedoch die Fakturen über Brasilzucker oft nur das Nettogewicht enthalten, so lassen die Bedingungen der Bremer Versicherer bei diesem Artikel, so wie bei Zucker in Kranjangs von Java ausnahmsweise die Berechnung des Nettogewichts zu; es wird nämlich im §. 20 die Auslieferung der brasilischen Netto-Arroben auf 26½ ℔, die des Netto-Pikuls auf 117½ ℔ angegeben. — Auch im Hamburger Plan §. 101 wird bei einigen Waaren die Nettoreduktion angegeben; bei Muscovaden von Portorico und Cuba 25 ℔ Netto = 21½ ℔. — Portugiesisches und Spanisches Gewicht: bei Caffee die Netto-Arrobe (von 32 ℔) = 29⅔ ℔; bei Zucker, weiße in Kisten 27½ ℔, in Säcken und Quarten = 26½ ℔, bei braunem in Kisten 27 ℔, in Säcken rc. 26 ℔.

Netto-Provenü oder Rein-Ertrag (engl. net-proceeds) heißt bei Waaren der Ertrag nach Abzug aller Kosten, als Fracht, Zoll, Arbeitslohn, Commission rc.

S. den Art. Brutto.

Neutral; engl. neutral; franz. neutre; span. neutral. Betheiligt sich ein Staat an einem Kriege, der zwischen Völkern ausgebrochen ist, die ihm benachbart oder die mit ihm zu demselben Staatensysteme gehören, auf keinerlei Weise, so nennt man dies Neutralität beobachten. Die strenge Neutralität besteht aber außer der Nichtbetheiligung am Kriege auch noch darin, daß der neutrale Staat seinen Unterthanen verbietet, Waffen und Munition einer der kriegführenden Mächte zuzuführen. Die Häfen neutraler Länder dürfen freilich von den Schiffen der kriegführenden Staaten als Zufluchtsort benutzt werden; ob es aber erlaubt ist, gemachte Prisen dorthin aufzubringen und condemniren zu lassen, hängt von Staatsverträgen ab und ist im Allgemeinen nicht zu bejahen. — Die Neutralen müssen etwaige von den kriegführenden Staaten angeordnete Beschränkungen des freien Verkehrs, z. B. Blockaden und dergleichen, respektiren; dagegen ist das Gebiet des neutralen Staats unverletzlich,

und darf nie (nach den Begriffen des Rechts) zum Kampfplatz gewählt werden. Neutrale Schiffe können fahren wohin sie wollen, nur nicht nach blockirten Plätzen; neutrale Güter auf denselben mit Ausnahme von Kriegscontrebande (s. d. Art.) sind so sicher wie im Frieden. Feindliche Güter auf neutralen Schiffen sind jedoch nach bisheriger Praxis vor Nehmung nie unbedingt sicher gewesen, so sehr sich auch die kleineren Seestaaten bemüht haben, den von ihnen aufgestellten Grundsatz: frei Schiff, frei Gut, am Schlusse des vorigen und am Anfange dieses Jahrhunderts selbst durch eine bewaffnete Neutralität durchzuführen. — Jetzt haben die Vereinigten Staaten von Amerika mit Rußland einen Staatsvertrag abgeschlossen, worin sie sich gegenseitige Hülfe zur Durchführung jenes Grundsatzes zusagen. Wünschenswerth wäre es, wenn in künftigen Kriegen das Privateigenthum, welches auf den Meeren schwimmt, ebenso respektirt würde, als Privateigenthum zu Lande. Aber so lange überhaupt Kriege geführt werden, wird es immer von dem wirklichen oder eingebildeten Nutzen der mächtigeren Staaten abhängen, ob solche gerechte Wünsche erfüllt werden oder nicht.

Neutrale Schiffe müssen mit hinreichenden Dokumenten über ihre Neutralität versehen sein, also Seepaß, Bielbrief, Musterrolle rc. in gehöriger Ordnung an Bord haben; und die neutrale Ladung muß von vollständig ausgefüllten Connoissementen begleitet sein.

Bei Schiffen ist es ziemlich leicht zu entscheiden, eben auf Grundlage der Schiffspapiere, ob sie auf den neutralen Charakter mit Recht Anspruch machen können. Nur über einen Punkt sind die Ansichten schwankend; wenn nämlich das Schiff einem der kriegführenden Staaten in dem zur Zeit unbeendigten Kriege abgenommen worden und nun von dem Neutralen angekauft ist. In den meisten Staaten wird jedoch ein solcher Kauf alsdann respektirt, wenn das Schiff von einem feindlichen Prisengericht gehörig condemnirt war. Hat aber ein Neutraler von einem Unterthan einer der kriegführenden Mächte nach Beginn der Feindseligkeiten ein Schiff angekauft, so wird solches Schiff vom Gegner jener kriegführenden Macht als feindliches Eigenthum angesehen, und ist also der Wegnahme ausgesetzt.

Bei der Ladung neutraler Schiffe ist es schon schwieriger, diejenigen Grundregeln anzugeben, die allgemein gelten. So viel ist gewiß, ist der Eigenthümer oder der Ablader und Empfänger als neutral zu erweisen, so kann der Beförderung nichts in den Weg gelegt werden. Hat aber der Eigenthümer seinen Wohnort in Feindes Land, so ist nach der neuerdings in England, bei dem Kriege gegen Rußland, kundgegebenen Ansicht die Ladung an Bord neutraler Schiffe nicht geschützt, selbst

wenn der Eigenthümer britischer Unterthan ist. Graf Clarendon sagte dies in einer Depesche an den englischen Consul in Riga: „Denn nach dem Völkerrecht und dem Herkommen hat ein kriegführender Staat ein Recht alle Diejenigen, welche in einem feindlichen Staate ansässig sind oder daselbst commercielle Etablissements haben, als Feinde zu betrachten, gleichviel ob dieselben von Geburt Neutrale, Verbündete, Feinde oder Landesgenossen sind; das Eigenthum solcher Individuen, aus einem solchen Lande ausgeführt, ist daher eine dem Feinde gehörige Sache (res hostium) und als solche rechtmäßige Kriegsbeute; solches Eigenthum wird als Prise betrachtet werden, mag auch der Eigenthümer ein geborener Unterthan des kriegführenden Staates sein und dasselbe sich nach dem Lande des Erbeuters unterwegs befinden; und es wird nicht geschützt werden durch ein Certifikat des Consuls oder ein ähnliches Dokument, sondern der Wegnahme und Condemnirung verfallen."

Diese Lehre ist jedoch wohl nicht ohne vielfache Ausnahmen zur Anwendung gekommen: sonst hätte man gewiß in manchen Fällen das Eigenthum der neuen Verbündeten, der Franzosen, wegnehmen müssen, und diese mußten doch wohl geschont werden.

Auf die Anfrage, wie es mit Gütern gehalten werde, deren Ursprung russisch, deren Verschiffungsplatz aber ein preußischer Hafen sei, antwortete Graf Clarendon: „Russische, auf Landwegen nach Preußen transportirte und in einem preußischen Hafen nach England verladene Produkte sind einer Beschlagnahme unterworfen, sie müßten denn bona fide neutrales Eigenthum sein. Obwohl ferner ein britischer Unterthan nicht durch die Vermittelung eines Neutralen mit Rußland Verkehr treiben oder zum Zwecke eines solchen Handelsverkehrs einen Neutralen zu seinem Agenten machen darf, so ist es dennoch einem englischen Kaufmann gesetzlich gestattet, von einem neutralen Unterthan, der in einem neutralen Staate angesiedelt ist oder Geschäfte treibt, russische Produkte zu kaufen, und die auf solche Weise gekauften Güter würden bei ihrem Transit von jenem neutralen Staate nach England unangefochten bleiben, vorausgesetzt, daß diese Güter zur Zeit des Ankaufs bona fide das Eigenthum des verkaufenden neutralen Unterthans waren. Es wird nicht minder ungesetzlich sein für einen britischen Unterthan, mit dem Feinde Geschäfte zu treiben, wobei es gleich gilt, ob er dessen Güter über Land oder auf dem Seewege erhält, ob eine Blockade der feindlichen Häfen existirt oder nicht."

Neutrale Ladungen in feindlichen Schiffen sind in neuerer Zeit, wenigstens nach englischem und dänischem Verfahren, nicht confiscirbar; sie werden jedoch mit dem Schiffe zum Aufbringungshafen

geführt, und dort dem Eigenthümer zur Verfügung gestellt. Ist der Aufbringungshafen zugleich der Bestimmungsplatz der Ladung, so gebührt die Fracht, weil solche ein Produkt des Schiffes ist, dem Nehmer. Ist aber der Aufbringungshafen vom Bestimmungsplatz der Ladung entfernt, so wird es wegen Zahlung von Fracht darauf ankommen, ob nach den Usanzen des Landes, zu welchem der Nehmer gehört, die Berechnung von Distanzfracht zulässig ist oder nicht.

In Bezug auf das Verhältniß zwischen Versicherten und Versicherer ist Folgendes zu bemerken:

War die Versicherung gegen alle Gefahr, also mit Einschluß der Kriegsgefahr übernommen, so sind alle aus Belästigungen des versicherten Gegenstandes hervorgehende Schäden zu Lasten des Versicherers, vorausgesetzt daß der Versicherte keine Schuld daran hat, daß er z. B. für die nöthigen Dokumente in Betreff des versicherten Eigenthums gesorgt hat, daß er keinen Blockadebruch versucht hat u. s. w.

War die Versicherung gegen alle Gefahr, jedoch unter Gewährleistung der Neutralität des versicherten Gegenstandes geschlossen, so ist ein Schaden nur dann zu Lasten des Versicherers, wenn das versicherte Eigenthum auch in der That als neutral zu erweisen ist. Dabei ist dann zunächst die Frage zu erörtern: ist ein solcher Beweis genügend, wenn er nach den am Orte der Versicherung geltenden Grundsätzen über Neutralität geführt wird, oder ist es erforderlich zu beweisen, daß die im Lande des Nehmers (des Kaptors) maßgebenden Vorschriften beobachtet worden sind? Pöhls sagt darüber: (§. 599 S. 259 v. IV. B.) „Im Allgemeinen lässet sich hier zwar wohl der Grundsatz des gemeinen Rechtes aufstellen und behaupten, das fremde Recht habe für den Versicherten die Natur eines Facti, er brauche es daher nicht zu kennen. Allein das Verhältniß des Kaufmanns ist noch ein anderes. In der Regel wird man voraussetzen können, daß jeder Kaufmann sich während des Krieges einigermaßen darum bekümmern werde, was ihm freistehe und was nicht, und es dürfte zu behaupten sein, daß er eine Unwissenheit auch in dem Seekriegsrechte eines fremden Staates nicht vorschützen könne." — Er führt dann beispielsweise einige nach allgemeinem Völkerrecht geltende Vorschriften für das Verhalten Neutraler auf; der Neutrale soll sich der Durchsuchung durch Kriegsschiffe nicht widersetzen, eine Blockade respektiren, mit gehörigen Dokumenten versehen sein, keinen Kriegsbedarf einer der kriegführenden Mächte zuführen u. s. w. — Und in Betreff der seerechtlichen Grundsätze, die nicht allgemein gelten, sondern nur einseitig aufgestellt werden, kommt er zu der Entscheidung, daß der Versicherte in dieser Hinsicht wissen muß, was er bei Aufwendung

eines gewöhnlichen Grades von Fleiß wissen kann. Dies gilt jedoch unbedingt nur von Verfügungen des kriegführenden Staates die unmittelbar vor dem Ausbruch des Krieges, oder während desselben im Wohnort des Versicherten börsenkundig geworden sind; wogegen die Beobachtung eines Prinzips früherer Kriege durchaus nicht in Betrachtung kommt (wenn jenes Prinzip vom allgemeinen Völkerrecht abwich). Verfährt aber der Neutrale genau nach den Gesetzen des eigenen Landes, und kommt gerade dadurch mit den Vorschriften eines der kriegführenden Staaten in Conflict, so muß der Versicherer den Schaden ersetzen, denn die Gesetze des eigenen Landes sind für beide Theile verbindlich.

Hat ein Neutraler das Recht einem nicht blockirten Hafen eines im Kriege befindlichen Landes erlaubte Kaufmannswaaren zuzuführen? Diese Frage wird in den Vereinigten Staaten bejaht, in England verneint. Nach allgemeinen Grundsätzen haben die Amerikaner dabei das Recht auf ihrer Seite, doch die Engländer hatten bisher die Macht, ihre Ansicht geltend zu machen, die auch wohl mehr der Ausfluß einer politischen Nothwendigkeit, als in der Theorie begründet ist. Ich meine die Theorie des Seerechts, denn die Lehren der neuern Volkswirthschaft verwerfen unbedingt alle und jede Beschränkung des Verkehrs mit erlaubten Kaufmannswaaren; ja es wird immer mehr anschaulich gemacht, daß, da das unentbehrlichste Hülfsmittel des Krieges, das Geld, durch Handel und Gewerbe aufgebracht werden müsse, und ferner jede Beschränkung des feindlichen Handels dem eigenen Lande die Produkte vertheuere, folglich den Absatz vermindere, und mithin den Verdienst des Kaufmanns schmälere: die Maßregeln, welche nur den Feind treffen sollen, gerade im eigenen Lande am tiefsten empfunden werden. Dies beiläufig. — Bei so abweichenden Ansichten und Entscheidungen leuchtet es ein, daß es mißlich ist, in England ein an sich neutrales Interesse versichern zu lassen, das aber, wenn nach einem mit England im Kriege begriffenen Lande bestimmt, nach englischen Begriffen den neutralen Charakter verliert.

Noch ist zu bemerken, daß neutrales Eigenthum, soll anders der Versicherungsvertrag gültig bleiben, während des Risikos an Unterthanen einer der kriegführenden Mächte nicht verkauft werden darf. — Ist das Interesse beim Anfange der Gefahr neutral, verliert es aber den neutralen Charakter während des Risikos dadurch, daß der anfangs neutrale Staat, dem der Versicherte angehört, Antheil am Kriege nimmt, so ist die dadurch entstehende Gefahr nach englischer Entscheidung zu Lasten des Versicherers. — Produkte einer feindlichen Colonie, welche direkt zum Mutterlande verschifft werden, gelten in England für feindlich,

wenn auch der Eigenthümer ein Neutraler ist. Dagegen darf der Neutrale sie in ein neutrales Land einführen; nach Phillips I. 376 alsdann auch nach einem feindlichen Lande reexportiren, doch erscheint dies wohl nur nach amerikanischen Entscheidungen zulässig. — Die Amerikaner nehmen überhaupt für den Neutralen das Recht in Anspruch, während eines Seekrieges von dem Mutterlande einer Colonie die Erlaubniß zur Schifffahrt zwischen beiden annehmen zu dürfen; was die Engländer nicht zugeben wollen, indem sie behaupten, da in Friedenszeiten solcher direkte Verkehr einem Fremden nicht gestattet sei, so wäre die Betheiligung daran in Kriegszeiten ein Bruch der Neutralität.

S. Blockade. Condemnation. Kriegsmolest.

Neworleans. Bedeutende Handelsstadt in den Vereinigten Staaten, am Mississippiflusse; Wassertiefe auf der Barre, je nach der Richtung und Stärke des Windes, von 12 bis 17 Fuß.

Lootsgeld 3½ $ pr. Fuß, Wartegeld 2 $ pr. Tag.

Tonnengeld: keines auf amerikanische und gleichgestellte Schiffe.

Levee-Abgabe (Kajegeld) 1) allgemeine:

200—250 Tons	50 $.	400— 450 Tons	100 $.
709—750 „	160 „	900—1000 „	205 „

2) Besondere: hat ein Schiff diese Abgabe bezahlt, und es verholt in einen andern Distrikt (Municipalität), so bezahlt es tageweise; nämlich Schiffe über 750 Tons............. $ 3. — pr. Tag

„ 500 „ und unter	750.	„ 2. 50
„ 300 „	500.	„ 2. —
„ 100 „	300.	„ 1. 50
und unter............	100.	„ — 75

Dampfschlepplohn: Vom Levee bis zur Barre:

Schiffe von 200—250 T.	$ 75.	300— 350	$ 100.
400—450 „	„ 125.	650— 750	„ 200.
750—850 „	„ 225.	950—1050	„ 275.

Vom Ankerplatz innerhalb der Barre nach See oder vice versa:

200—250 T.... $ 40. 650—750 $ 90.
750 und darüber „ 100.

Von der Barre oder von binnen der Barre zur Stadt:

200—225 T. $ 200. 225—250 T. $ 225.
250—300 „ „ 250. dann für jede 50 T. 25 $ mehr,
also 550—600 „ „ 400.

Von Englisch Turn bis zur Stadt:

200—250 T. $ 70. 250—350 T. $ 100.
dann für jede 100 Tons 25 $ mehr.

Schiffe, die zweier Dampfböte bedürfen, um über die Barre zu kommen, bezahlen wie folgt: unter 450 Tons 50 $, über 450 Tons 75 $.

Alles nach amerikanischer Messung.

1842. Unkosten eines mit Havarie zurückgekehrten Schiffes:

Lootsgeld aus See 49, Bugsirlohn zur Stadt 325 $ …	$	374.	—
Der Dampfpresse: Fuhrlohn und Lagermiethe von 1304 B. Baumwolle …	"	262.	70
162 ramponirte Ballen zu pressen und Leinen …	"	173.	5
Bugsirlohn nach See 125, Lootsgeld 49 …	"	174.	—
Versicherung von Schiff und Ladung gegen Feuersgefahr	"	243.	50
Arbeitslohn beim Lossen …	"	100.	—
Stauerlohn, 1284 Ballen à 33 c. …	"	423.	72
Clarirung am Zoll, Consulat, Taxation des Schiffes ..	"	16.	35
Notariatskosten und Protest, Verklarung …	"	50.	—
Commission für Vorschuß 5 pCt. …	"	90.	87
Commission für Empfangen und Ausschiffen, vom Werth der Ladung $ 46,008 nach Tarif der Handelskammer 2½ pCt. …	"	1150.	20
	$	3058.	39

Pressen von Baumwolle-Ballen:

bei ⅝ c. Fracht wurden 50 c. pr. Ballen berechnet,

" 1⅝ " " " 75 " " " "

Dem Vernehmen nach bezahlt man bei dem Frachtsatz von 1½ c. und darüber 75 c. pr. Ballen,

unter 1½ c. aber nur 50 c. pr. Ballen.

Stauerlohn für Baumwolle war 1854 36 c. pr. Ballen. Ballast kostete 1¼ $ pr. Ton.

Das Commutationsgeld für Passagiere war 1854 2½ $ pr. Kopf abzüglich 5 pCt. Vergütung.

Hafenmeistergebühren 3 c. pr. Ton.

Commission für Auszahlung 2½ pCt.

" für ausgehende Fracht 5 pCt.

Newyork. Haupthandelsplatz im Staate Newyork, auf der Insel Manhattan am Hudsonflusse, mit schönem Hafen, wo die Schiffe an Kajen (Wharfs) aus- und einladen. Rechnet nach Dollar zu 100 Cents. Gewicht wie das englische.

Kajegeld 1¼ bis 1½ $ pr. Tag.

Verklarungskosten 12 $. Uebersetzung des Journals 10 $.

Portwarden für sechs Besichtigungen des Schiffes 30 $. Attest 5 $.

Commission für Auszahlung $2^1/_2$ pCt., für ausgehende Fracht $2^1/_2$ pCt.
" für Trassiren 1 pCt. Courtage $^1/_4$ pCt.
" für Einklariren von Passagieren 25 $ pr. Schiff.
Zimmermannstaglohn 3 $ 25 c.
Drydock: Aufschrauben 25 c. pr. Ton, Liegegeld 9 c. pr. Tag und Ton.
Commutations (Armen-) Geld für Passagiere zu Lasten des Schiffes, ca. 2 $ pr. Kopf.

Nizza; engl. Nice; franz. Nice; span. Niza. Hafen- und Handelsplatz im Königreich Sardinien. Freihafen. Der Hafen, geschützt durch einen Damm, ist zugänglich für Schiffe von 200 bis 300 Tons Trächtigkeit. Tonnengeld, siehe Genua.

Rechnungsart wie in Genua.

Maß: 160 Ellen (Raso) = 95,787 Hamburger Ellen, 60,029 Londoner Yards.

Getreide: Sacco à 3 Stari. 100 Stari = 38,522 franz. Hektoliter, 13,252 Londoner Quarter.

Gewicht: 1 Quintal à 6 Rubbia. 1 Rubbo = 25 ℔. 100 ℔ = 64,017 Hamburger ℔, 68,373 Londoner ℔, 31,011 niederl. Kilo.

Nominell; engl. nominal; franz. (valeur) nominale; span. nominal. Bei Notirung von Waarenpreisen als Gegensatz von reell oder wirklich. Wenn ein Umsatz nicht stattgefunden hat, der maßgebend sein könnte, so kann nur die Forderung notirt werden, auf welche der Verkäufer hält; es heißt alsdann, der Werth ist nominell.

Norwegen; engl. Norway; franz. Norvège; span. Norvéga.
Rechnungsart, Maß und Gewicht s. Dänemark.
Bei auswärtigen Geschäften: nach Species zu 120 Schillinge.
1 Species ca. $1^1/_2$ ℛℳ preuß. Courant.

Nothhafen; engl. port of refuge, port of necessity.
S. Havarie grosse, Laden, Lossen, Lootsgeld.

Nothreparatur; engl. temporary repairs; s. Reparatur.

Nothsignal; engl. signal of distress; franz. signal de dètresse; span. señal de peligro. Es giebt deren für Schiffe, die in Noth sind, verschiedene. Bei Tage und wenn Hülfe in Sicht ist, wird mit der Flagge signalisirt; bei geringen Anlässen dieselbe ins Want, oder unter dem Bugspriet (was in einigen Orten auch das Signal für einen Schleppdampfer ist) oder im Schau gezeigt, d. h. der Länge nach an mehreren Stellen zusammengebunden, oder, im höchsten Grad der Noth, an der Gaffel das unterste nach oben aufgezogen. Ist keine Hülfe in Sicht, so werden von Zeit zu Zeit Kanonenschüsse abgefeuert, welches ebenfalls ein Nachtsignal ist, so wie das Aufziehen von Laternen, Ab-

brennen von bengalischem Feuer (blue lights) u. dergl. — Bei Beurtheilung von Ansprüchen wegen Berglohn bilden gemachte Nothsignale ein Hauptmoment, weshalb die richtige Angabe derselben in der Verklarung durchaus erforderlich ist.

Obligation; engl. bond. Die schriftliche Verpflichtung zu einer Leistung.

Obmann; engl. umpire; franz. tiers arbitre; span. tercero arbitro; Obmannschaft, engl. arbitration; franz. arbitrage; span. juicio de arbitro. Es kommt häufig vor, daß Streitigkeiten durch Schiedsrichter geschlichtet werden. Entweder solche, die zu geringfügig sind, um in Anbetracht der Kosten ein regelrechtes Prozeßverfahren einzuleiten; oder solche, worüber man dem Gericht die nöthigen Sachkenntnisse nicht zutraut, wie z. B. vor Einführung der Handelsgerichte bei See- und Handelssachen vielfach der Fall zu sein pflegte. — Bei Ernennung der Schiedsrichter pflegt es diesen auferlegt zu werden, vor der Untersuchung des Gegenstandes einen Obmann für den Fall zu erwählen, daß sie sich über die Abgabe eines Urtheils nicht einigen würden. — Stimmenmehrheit entscheidet alsdann.

Oleron, Seerecht von. Den Namen, aber auch weiter nichts, führt dies in die neuere Gesetzgebung zum großen Theil, wenn auch mit einigen zeitgemäßen Veränderungen übergegangene Seerecht von der, an der Westküste Frankreichs gelegenen Insel Oleron. Den ersten Theil bilden diejenigen Satzungen, welche bei Besprechung des holländischen Seerechts (s. d. Art.) als das Seerecht von Damme angegeben sind. Das Oleronsche Seerecht stammt nach gelehrten Forschungen aus dem Anfang des zwölften Jahrhunderts; ob es aber ursprünglich in Frankreich entstanden, oder ob es als ungeschriebenes Recht dort einwanderte und woher, ist wohl schwer zu entscheiden.

Ostseefrachttarif; engl. baltic rates. S. Frachttarife.

Packhausmiethe; engl. warehouse-rent; franz. magasinage; span. almacenage. Am Bestimmungsplatze eines Schiffes gehört dieselbe zu den gewöhnlichen Unkosten der Waaren, und deshalb kommt solche bei Waaren, welche seebeschädigt ihren Bestimmungsplatz erreichen, dem Versicherer nicht zur Last. Wird in einem Nothhafen die Ladung gelosset, so gehört in den meisten Ländern die Packhausmiethe zur Havarie grosse. In England wird sie in allen Fällen der Ladung belastet; in Frankreich und Spanien gehören die Unkosten des Lossens und Lichtens zur Havarie grosse, wenn das Schiff nur nach der geschehenen Erleichterung in den Nothhafen gelangen konnte, und demnach kann es ausnahmsweise vorkommen, daß Packhausmiethe unter gemeinschaftliche Unkosten aufge-

nommen wird. — Trennt sich Schiff und Ladung in einem Nothhafen, so wird die Packhausmiethe, welche nach dieser Trennung bezahlt werden muß, als Partikular-Schaden behandelt.

Siehe Havarie grosse; Lagermiethe.

Pagode; engl. pagoda. Eine ostindische Goldmünze = 2¼ ℳ L'dor. In Madras: Sternpagode = 2¼ ℳ, Pagode mit 3 Figuren und ☾ = 2⅔ ℳ, mit 1 Figur und ☾ = ca. 2¼ ℳ.

Papiergeld; engl. paper currency; franz. papier-monnaie; span. dinero en papel. Banknoten, oder unverzinsliche Zahlungsscheine der Regierungen. In manchen Ländern ist das Umwechseln des Papiergeldes in Silber oder Gold mit Verlust verbunden. Beim Abschluß von Chartepartien oder bei Verfrachtung des Schiffes auf Stückgüter empfiehlt es sich daher dem Schiffer als eine Maßregel der Vorsicht, die Frachtbezahlung in klingender Münze auszubedingen.

Parasang; engl. parasang. Ein persisches Längenmaß von ca. 3½ engl. Meilen.

Pari; engl. par, at par; franz. au pair; span. pár. Dieser Ausdruck wird im Wechselgeschäft am häufigsten gebraucht; man bezeichnet damit die Gleichheit des Courses mit dem wirklichen Werth.

Passagegeld; engl. passagemoney.

Passagier; engl. passenger; franz. passager; span. pasagero. Ueber die Rechte und Pflichten der Passagiere auf Handelsschiffen etwas vollständiges zu geben, kann der Gesetzgebung begreiflicher Weise erst in neuerer Zeit, wo der Strom der Auswanderung immer stärker wurde, zugemuthet werden. Früher reiseten vergleichsweise nur wenige Personen zur See, und diese wenigen bedurften nicht in dem Maße den Schutz des Gesetzes, wie jetzt die nach Westen ziehenden Schaaren.

Deutsche Auswanderer gingen schon kurz nach den amerikanischen Befreiungskriegen in beträchtlicher Anzahl nach Amerika, und zwar auf manchen Schiffen unter eigenthümlichen Bedingungen. Sie hatten nämlich für Beköstigung und Ueberfahrt entweder gar nichts oder nur ein mäßiges Angeld zu entrichten, und waren durch Contrakt gebunden, sich vom Capitain für einen so langen Zeitraum vermiethen zu lassen, daß der im voraus bezahlte Theil des Lohns die Unkosten der Ueberfahrt beglich. Diese Art von Menschenhandel ward geraume Zeit in aller Gemüthlichkeit betrieben, bis die Regierung (nicht eine diesseits des Oceans) sondern die der Ver. Staaten sich ins Mittel legte. In neuerer Zeit ist diese Beförderungsweise beinahe allenthalben verschwunden, daß sie aber von diesseitigen Gesetzgebern nicht verboten ist, es wenigstens bis vor Kurzem nicht war, ist als eine Pflichtversäumung zu bezeichnen,

wenn auch theoretisch betrachtet derartige Verbote als Eingriffe in die persönliche Freiheit und die freie Selbstbestimmung des Einzelnen gelten mögen. Eine Regierung, die sich keine schlimmere Eingriffe erlaubt, ist gewiß schon eine der besten.

Dann trat die Periode ein, wo die Passagiere in der Regel die Passage vorausbezahlten, vom Schiffer aber nur Wasser, Feuerungsmaterial, einen Platz zum Kochen und außerdem die nöthigen Schlafstellen und Raum zu ihren Effekten erhielten, sich aber selbst beköstigten. — Dies war gewissermaßen im Einklange mit den Gesetzen. Das preußische Recht stellt die Selbstbeköstigung als Regel auf; das holländische Handelsgesetzbuch spricht davon als von etwas ganz Zulässigem. Und dies mochte es unter kleineren Verhältnissen auch wohl sein; denn in jenen Gesetzen wird es dem Schiffer und demjenigen unter den Passagieren, der reichlich mit Lebensmitteln versorgt ist, zur Pflicht gemacht, gegen mäßige Bezahlung davon abzugeben. Aber bei hunderten von Passagieren auf Einem Schiffe, die sich, zwar unter Controlle des Capitains, später auch der Behörden, ein Jeder auf eigene Faust verproviantirten, wie konnte da bei entstehendem Mangel der Schiffsvorrath für wenige Mann der Besatzung aushelfen! Es lag auf der Hand, daß bei dem besten Willen der Aufseher, und der konnte doch nicht immer vorausgesetzt werden, zwar ein genügendes Quantum haltbarer Speisen an Bord kam: aber wer konnte die Garantie übernehmen, daß die Passagiere haushälterisch und ordentlich damit umgehen und daß sie nicht schon während der Zeit der Seekrankheit die sorgsame Aufbewahrung ihres Proviants vergessen würden? Die Erfahrung hat denn auch gezeigt, daß diese Beförderungsweise nicht zweckmäßig sei, und es wird jetzt in manchen Staaten die Verproviantirung vom Expedienten besorgt und die Vergütung dafür in dem voraus zu bezahlenden Passagegelde eingeschlossen. — Findet der Passagier sich nicht zur bestimmten Zeit ein, und segelt das Schiff ohne ihn ab, so ist er des Passagegeldes verlustig. Diese Bestimmung ist bereits in älteren Gesetzen zu finden, auch im preußischen Recht und im holländischen Handelsgesetzbuch, und kann als gemeinrechtlich gelten. Nach letzterem darf der Passagier die aus seinem Contrakt hervorgehenden Rechte ohne Einwilligung des Schiffers an einen Dritten nicht übertragen; und ist ein Passagier vor Anfang der Reise gestorben, so soll die Hälfte des Passagegeldes bezahlt werden; muß die Reise in Folge höherer Gewalt vor Abgang des Schiffes eingestellt werden, so ist der Contrakt, ohne daß ein Theil dem andern Vergütung zu leisten hat, aufgehoben; wird die Reise unterwegs eingestellt, so wird die Passage nach der Meilenzahl bezahlt. — Doch

werden auch in Holland in neuerer Zeit durch obrigkeitliche Verordnungen über Versicherung der Passagegelder diese und andere Bestimmungen des holländischen Handelsgesetzbuches als nicht mehr anwendbar zu betrachten sein; so schreibt es z. B. auch vor, daß im Fall einer während der Reise nothwendigen Verzimmerung der Passagier warten will, er keine Mehrfracht zu bezahlen, dagegen aber inzwischen sich selbst zu beköstigen habe. — Als gemeinrechtlich anzusehen ist die im holländischen Gesetz ausgesprochene Verpflichtung des Schiffers für den Nachlaß der auf dem Schiffe Verstorbenen zu sorgen; und die Verpflichtung des Passagiers, in Allem, was die Schiffsordnung betrifft, den Befehlen des Schiffers zu gehorchen. — Nach preußischem Recht kann ein mit einer ansteckenden Krankheit behafteter Passagier an einem bewohnten Ort ausgesetzt werden, doch ist das volle Passagegeld zu entrichten, wie überhaupt in allen Fällen, wo der Passagier das Schiff während der Reise verläßt und ihm selbst die Schuld beizumessen ist. Obenan stellt das preußische Recht das den Schiffer betreffende Verbot hin, keinen Passagier anzunehmen, „der ihm nicht zuvor die nach jedes Ortes Einrichtung erforderlichen Pässe vorgezeigt hat"; und den Schluß der Verordnungen macht die Verpflichtung des Schiffers, einen Reisenden, von dem während der Reise entdeckt wird, daß er sich vor der Einschiffung eines wirklichen Hochverraths oder Aufruhrs schuldig gemacht habe, zu verhaften und im nächsten inländischen (preußischen) Hafen dem Gerichte auszuliefern oder auf andere sichere Art dahin zu schaffen. — Der Schiffer muß also in der Politik gut beschlagen sein, oder es wird doch vorausgesetzt; denn es wird ihm die Entscheidung anheimgegeben, ob ein wirklicher Hochverrath vorliegt oder nicht. (Vergl. Preuß. Recht 1742—64. Holl. H.-G. 521 ff.)

Arme Landsleute oder Schiffbrüchige, die ihm vom Consul überwiesen werden, muß der Schiffer nach den Gesetzen der meisten Seestaaten gegen mäßige Bezahlung mitnehmen, doch nur in beschränkter Anzahl. Die Bremer Musterrolle, welche jedoch nur von zurückgelassenen Seeleuten Bremer Schiffe spricht, setzt diese Anzahl auf ein Fünftheil der Schiffsmannschaft des befördernden Schiffes, die Vergütung aber auf 12 Grote täglich pr. Mann fest.

In Bremen, wo bekanntlich die Wichtigkeit der deutschen Auswanderung schon frühzeitig die Aufmerksamkeit der Rheder auf sich zog, hatte die Gesetzgebung bald Veranlassung, den im großartigsten Maßstabe sich entfaltenden Verkehr durch gemeinnützige Vorschriften zu regeln und sicher zu stellen. Dazu gehörte die Verordnung in Betreff der Versicherung der vorausbezahlten Passage- und Verwendungsgelder, die

freilich gegen die Theorie der Assekuranzwissenschaft verstieß, aber nicht gut zu vermeiden war, sollten anders die Passagiere bei etwaigen Unfällen, welche die Fortsetzung der Reise verhinderten oder doch bedeutend verzögerten, vor Schaden bewahrt werden. Die Erfahrung gab diese Vorschrift an die Hand, denn als ein Schiff mit mehreren Hunderten von Auswanderern in der Nähe des Canals gestrandet war, mußte das zur Weiterbeförderung Nöthige durch milde Beiträge zusammen gebracht werden, indem nach den bis dahin geltenden gemeinrechtlichen Grundsätzen die Verpflichtung des Rheders mit der Zertrümmerung des Schiffes erloschen war. Diese zwangsweise Versicherung ist also nicht, wie neuere Schriftsteller, u. A. Kaltenborn, annehmen, ein Resultat der Concurrenz, sondern einfach ein Ergebniß der Nothwendigkeit, die man eben in Bremen früher erkannte, als in anderen Plätzen, z. B. in Hamburg, wo man in den bestimmenden Kreisen sich lange gegen die Zulassung des Auswandererstroms sträubte, der später, vielleicht zu spät, herbeigewünscht wurde.

Die Bremer obrigkeitliche Verordnung, die Beförderung von Schiffspassagieren betreffend, vom 14. Mai 1854 enthält unter anderen folgende hier aufzunehmende wichtige Bestimmungen:

Ein Beförderer von Schiffspassagieren muß bremischer Großbürger, unbescholten und im bremischen Staate wohnhaft sein, und Caution leisten, nämlich für die Summe von 5000 ℛ︁; diese Caution erstreckt sich auf alle Verbindlichkeiten, welche dem Expedienten, er sei Schiffsexpedient (Rheder, Correspondent, Befrachter) oder er sei Passagierexpedient (der mit Passagieren Ueberfahrtscontrakte geschlossen hat), entweder den Passagieren oder dem Staate gegenüber obliegen. — Auch Schiffsmäklern ist es bis auf Weiteres gestattet, für ihre Rechnung Passagiere zu befördern, doch müssen die Mäkler den obigen Erfordernissen genügen. — Jeder Passagierexpedient muß den angenommenen Passagieren die Ausfertigung eines Vertrages zustellen, in welchem Vor- und Zunamen des Angenommenen, dessen bisheriger Wohnort, der Betrag des Passagegeldes mit Einschluß des im Bestimmungshafen etwa zu entrichtenden Armengeldes und Angabe, wie viel davon bezahlt worden, enthalten sein muß; ferner die Bezeichnung des für die Reiseeffekten unentgeltlich bewilligten Raumes nach Cubikfußen; und genaue Angabe des Tages, an welchem der Passagier in der Stadt eintreffen muß, und des Expeditionstages. — Deserteure und Militairpflichtige deutscher Bundesstaaten, desgleichen Personen, welche sich wegen begangener Verbrechen oder Vergehen der Strafe zu entziehen suchen oder mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind, dürfen nicht befördert werden. —

Auch nicht solche Personen, denen nach den Gesetzen des Bestimmungsortes die Einwanderung untersagt ist. — Der Passagierexpedient ist verbunden, von der Zeit seiner Verpflichtung zur Beförderung der Passagiere mit dem Seeschiffe an, für deren Unterkommen und Unterhalt in angemessener Weise zu sorgen und ist dafür nicht allein den Passagieren, sondern auch dem Staate verantwortlich. — Der für die Passagiere bestimmte Raum im Seeschiffe muß für jeden derselben mindestens zwölf Quadratfuß der Oberfläche des Passagierdecks betragen. — Der Schiffsexpedient hat dafür zu sorgen, daß das Schiff in einem für die beabsichtigte Reise und die Beförderung der Passagiere völlig tüchtigen Zustande sich befinde, vorschriftsmäßig ausgerüstet und mit gesundem, haltbarem und hinreichendem Proviant versehen werde. — Die Ausrüstung und Verproviantirung eines jeden Seeschiffes muß für die wahrscheinlich längste Dauer der Reise erfolgen. Als solche werden unter anderen angenommen: für Reisen nach einer Gegend nördlich vom Aequator 13 Wochen; für Reisen, auf denen der Aequator zweimal passirt wird, 28 Wochen. — Die Verproviantirung der Passagiere darf nicht diesen überlassen werden. — Vor dem Abgange des Schiffes muß dasselbe, so wie der für die Passagiere bestimmte Raum, der Proviant und die Ausrüstung durch einen der damit obrigkeitlich beauftragten Besichtiger untersucht werden.

Der §. 42 der Verordnung lautet wörtlich wie folgt:

„Der Schiffsexpedient hat der Inspection nachzuweisen, daß für den Fall eines dem Schiffe auf der Fahrt vom Ausgangsplatze bis zur erfolgten Landung am Bestimmungsorte etwa zustoßenden Ereignisses, durch welches dasselbe an der Fortsetzung der Reise verhindert oder die Reise unterbrochen werden sollte, das Passagegeld sämmtlicher, sowohl der Cajüts- als der übrigen Passagiere und außerdem für Jeden derselben eine auf zwanzig Thaler, bei allen Reisen nach einer Gegend über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus auf dreißig Thaler, und bei Reisen, auf denen der Aequator zweimal passirt wird, auf vierzig Thaler sich belaufende Summe zur Verwendung stehe. Diese dient dazu, um zunächst die etwaigen Kosten der Rettung der Passagiere und ihrer Effekten, die Kosten ihres einstweiligen Unterhalts, ferner die zu ihrer Weiterbeförderung nöthigen Passagegelder und deren Versicherung, sowie diejenige der Verwendungsgelder zu bestreiten, dann aber auch den Bremischen Behörden für alle wegen der Passagiere gemachten Auslagen Ersatz und Sicherheit zu leisten und endlich den Passagieren erweisliche Verluste so viel thunlich nach Verhältniß zu ersetzen.“

Diese Passage- und Verwendungsgelder sind unter Assekuranz zu bringen und zwar in Bremen selbst; die Police wird der Inspection zur Verfügung gestellt. — Der Schiffsexpedient bleibt den Passagieren und den bremischen Behörden für die Passage- und Verwendungsgelder, falls die Zahlung derselben nicht aus der beschafften Assekuranz erfolgen sollte, auch persönlich verhaftet. — Der Capitain darf die Reise nicht antreten, bevor die Bescheinigungen über Proviant und Tüchtigkeit des Schiffes ausgestellt sind; er haftet dafür, daß nach Besichtigung des Proviants keine gut befundenen Vorräthe von Bord gebracht werden; er hat die Passagiere human zu behandeln, auch für ein anständiges Betragen der Mannschaft Sorge zu tragen. — Den Proviant muß er gehörig zubereitet und in vorgeschriebenen Rationen austheilen lassen; muß die Ration verringert werden, so hat er die Ursache im Journal zu bemerken; er hat die erforderliche Einrichtung, Reinigung, Lüftung, Räucherung und Erleuchtung der für die Passagiere bestimmten Räume zu veranlassen und zu überwachen; er ist verpflichtet, nach der Ankunft am Bestimmungsorte den Passagieren auf Verlangen noch zwei volle Tage Herberge und Beköstigung an Bord des Schiffes zu gewähren; über Geburts- und Sterbefälle muß er dem Bremischen Consul berichten und für den Nachlaß Verstorbener thunlichst Sorge tragen. — Die Bestimmungen dieser Verordnung kommen bei denjenigen Expeditionen, durch welche weniger als zwölf Passagiere befördert werden, nicht zur Anwendung; beträgt aber das Passage- und Verwendungsgeld mehr als 1000 ℛ, so muß dasselbe versichert werden; ist eine Versicherung nicht erforderlich, so ist der Schiffsexpedient für deren Betrag persönlich verhaftet. — Kinder unter Einem Jahre alt sind zwar in dem Verzeichnisse der Passagiere aufzuführen, im Uebrigen aber rücksichtlich sämmtlicher Vorschriften dieser Verordnung nicht mitzurechnen. — Die Amerikanischen Postdampfschiffe sind einstweilen den Bestimmungen dieser Verordnung nicht unterworfen. Für andere Dampfschiffe können vom Senate einzelne abweichende Anordnungen erlassen werden, nach vorgängigem Gutachten der Behörde für das Auswandererwesen und im Einverständnisse mit der Handelskammer.

Bei oben angeführtem §. 42 ist noch zu bemerken, daß nach der Fassung desselben die vereinigte Summe als versicherte Passage- und Verwendungsgelder für den Unterhalt und die Beförderung der Passagiere aufkommen muß. Zunächst natürlich für die Verpflegung die Verwendungsgelder, bis sie verbraucht sind; reichen sie nicht aus, was z. B. bei einer langwierigen Reparatur in einem Hafen, wo ein anderes Schiff nicht zu haben ist, der Fall sein kann, so müssen die Passagegelder ein-

treten. Tritt dagegen ein Schiffbruch ein und die Beförderung der Passagiere mit einem andern Schiffe würde mehr kosten, als das versicherte Passagegeld beträgt, so bleibt nichts anderes übrig, als den nicht verbrauchten Theil der Verwendungsgelder zu Hülfe zu nehmen. — Dann ist noch darauf hinzuweisen, daß jener Paragraph nur von Ersetzung erweislicher Verluste spricht. Somit ist also, wie sich nach den Regeln des Assekuranzwesens von selbst versteht, die Vergütung etwaiger Beschädigung ausgeschlossen. Jene Vergütung soll nach Verhältniß geschehen. Dies kann wohl nur so verstanden werden, daß der Ersatz nach Maßgabe des von jedem Einzelnen erlittenen Verlustes berechnet werden soll, was aber in der Praxis in den wenigsten Fällen auszuführen sein dürfte, indem die Ausmittelung des von der Versicherungssumme übrig bleibenden Theils wohl nie an Ort und Stelle der Verwendung, nicht einmal am Orte der Ankunft geschehen kann. Man wird sich also in vorkommenden Fällen immer auf eine kopfweise Vertheilung beschränken müssen, wenn man nicht etwa den Passagieren selbst die Vertheilung überlassen kann.

Passatwind; engl. trade-wind; franz. mousson; span. monzon. Eine Luftströmung, welche die Richtung nie wesentlich verändert, wie z. B. jene im atlantischen Ocean zwischen den Wendekreisen, die nördlich von der Linie aus NO. und südlich von der Linie aus SO. kommt.

Petersburg, Sanct; engl. St. Petersburgh; franz. Petersbourg; span. Peterburgo. Haupt- und Handelsstadt in Rußland, an der Newa; größere Schiffe bleiben in dem 3 Meilen entfernten Kronstadt.

Rechnungsart s. Rußland.

Unkosten für englische Schiffe:

Lastgeld für Schiffe von 31 bis 40 Last	16	Rubel	
dann steigt es für jede 10 Last	4	„	
Paß für jedes Schiff	60	„	
Clariren in Kronstadt desgl.	10	„	
Adreß-Commission 31 bis 60 Last	50	„	
dann für jede 30 Last bis 120 Last	10	„	mehr.
von 121 bis 140 Last	80	„	
dann für jede 20 Last	10	„	mehr.
also 241 bis 260 Last	140	„	
Kirchenabgabe für 31 bis 40 Last	25	„	
dann für jede 10 Last	5	„	
Kronstadtkirche für 31 bis 40 Last	7	„	
„ 241 „ 260 „	45	„	

Expedition für 31 bis 40 Last	25	Rubel
und für jede 10 mehr	5	"
Agent der Compagnie für 31 bis 40 Last	8	"
und für jede 10 Last mehr	2	"

Die Handelshäuser in St. Petersburg rechnen wie folgt:

Commission für Verkauf und Einkauf	2	pCt.
Extraunkosten auf alle Güter	1	"
Commission und Extraunkosten für Ablieferung	2	"
Mäkler-Courtage für Verkauf und Einkauf	1/2	"
desgl. für Wechsel	1/4	"
desgl. für Befrachtung pr. Ton 60 Kopeken.		
Stempel	3/8	"
für Bezahlung des Eingangszolls	4	"
desgl. des Ausgangszolls	4	"
Einkassiren von Frachtgeldern und Havarie-grosse-Beiträgen	3	"
für Besorgung von Fracht, ausgehend	2	"
" Clarirungen	40	Rubel
Gebühren an die Kirche für jedes Schiff	10	"
für Clariren von Schiffen, 25 Last	40	"
dann bis 100 Last für jede 25 Last mehr	20	"
100 bis 150 Last	150	"
150 und darüber	200	"

Pfand; engl. mortgage; franz. gage, gage mort.; span. hipoteca. Schiffe können auf zweierlei Weise für darauf angeliehenes Geld als Unterpfand gestellt werden. Einmal im Wege der Bodmerei (s. d. Art.) und dann auch für gewöhnliche Schulden, worüber jedoch eine förmliche Verpflichtungsakte des Schuldners auszustellen ist. Die Rechte des Gläubigers werden aber begreiflicher Weise durch die Natur des Unterpfandes, eines beweglichen Gutes, sehr beschränkt. Dazu kommt noch, daß manche Forderungen, welche aus den Verhältnissen Dritter zum Schiffe entspringen, den seinigen vorgehen, z. B. Gage der Schiffsmannschaft, etwaige Ansprüche von Ladungsinteressenten, Handwerkern und sonstigen Lieferanten. — S. d. Art. privilegirte Forderungen.

Pfund Sterling; engl. pound sterling; franz. la livre sterling; span. libra esterlina. Die Rechnungsmünze in England und den englischen Colonien; ein Pfund Sterling (£) hat 20 Shilling à 12 Pence. Da England Goldwährung hat, so ist der Werth des £ gegen Silber veränderlich. — Die in Gold geprägte Münze von 20 Shilling heißt Sovereign, wiegt 116,13 holländische As und hat einen Werth von 6 ℛ︀ Gold.

Piaster; engl. piaster; franz. piastre; span. peso. Eine spanische Silbermünze (peso duro oder fuerte) von 8 Realen à 34 Maravedis. Der Werth eines Colonnaden-Piasters ist auf 1⅓ ℛ︎ Gold anzunehmen, nicht zu verwechseln mit den geringeren mexicanischen, columbischen und chilenischen Piastern.

Police; engl. policy; franz. police; span. poliza. Die Police ist das wichtigste Dokument im Versicherungsgeschäft; sie enthält die Verpflichtung des Versicherers zur Uebernahme der angegebenen Gefahren, welchen das bezeichnete Eigenthum während einer bestimmten Reise ausgesetzt ist und zwar für die vereinbarte Bezahlung, Prämie genannt; bei Reklamen von Schäden bildet deshalb die Police die Grundlage für die Beurtheilung und Festsetzung des Anspruchs an die Versicherer.

Das Aeußere der Police betreffend, so bedient man sich in der Regel gedruckter Formulare dazu, in welchen zur Ausführung der Einzelheiten leere Räume gelassen sind; diese Formulare enthalten in manchen Ländern die näheren Bedingungen, nach welchen die Versicherer zeichnen, wie z. B. in Frankreich und Belgien; anderwärts aber nur die allgemeinen Umrisse der übernommenen Gefahr, wie z. B. in Holland, England und den Vereinigten Staaten; oder sie beziehen sich auf im Druck erschienene Pläne, wie z. B. in Hamburg und Bremen. Die Schriftlichkeit des Versicherungs-Vertrags, also die Benutzung einer Police, ist allenthalben gesetzlich verordnet, was natürlich den Druck eines Theils der Police nicht ausschließt. In der Regel sind Policen einer Stempeltaxe unterworfen; eine Ausnahme von dieser Regel machen die Verein. Staaten von Amerika.

Durch die Police wird häufig eine oder die andere Gefahr ausgeschlossen, entweder durch den gedruckten Theil des Formulars, oder durch die Hinweisung auf die gedruckte Bedingung der Versicherer; manche Waaren werden z. B. nach den bestehenden Bedingungen nur „frei von Beschädigung" oder „frei von 10 % Beschädigung" versichert. Wird aber durch eine schriftliche Clausel in der Police der Umfang der Verbindlichkeit erweitert, so wird ein etwaiger Schaden nach Maßgabe dieser schriftlichen Clausel berechnet; wie denn überhaupt die schriftlichen Clauseln den gedruckten vorgehen.

Eine „offene Police" wird eine solche genannt, worin zwar die versicherte Summe, aber nicht der Werth des Gegenstandes, worauf sie gelten soll, angegeben ist. Diese Form kommt vor, wenn der Versicherte mit der Nachricht von einer geschehenen oder beabsichtigten Verladung oder der Befrachtung eines Schiffes über den Betrag noch keine Auskunft erhalten hat. Trifft diese Auskunft frühzeitig genug ein, also

bevor ein Schaden entstanden ist, so kann er die offene Police in eine „taxirte" verwandeln, d. h. er giebt den Werth des Gegenstandes nachträglich an, auf welchen die versicherte Summe gelten soll.

Etwaige Aenderungen in der Police sind gültig, wenn sie von den Versicherern unterzeichnet werden.

Eine Police kann durch Cession übertragen werden, doch bedarf es dazu der Genehmigung der Versicherer (S. Cession). Die in der Police enthaltenen Angaben und Clauseln sind in allen solchen Fällen, wo dadurch der Umfang der Gefahr begrenzt oder dadurch vom Versicherten für das Vorhandensein gewisser die Gefahr vermindernder Umstände gleichsam die Garantie übernommen wird, buchstäblich zu verstehen. Ist es zweifelhaft, ob eine Angabe als eine Gewährleistung gelten müsse, so entscheidet Handelsusanz. Wurde also in Kriegszeiten bei Versicherung gegen alle Gefahr die Flagge eines Schiffes irrig aufgegeben und die wirkliche Flagge war Ursache der Nehmung, so versteht es sich von selbst, daß der Versicherer für den Verlust nicht haftet; ja daß in der Regel der ganze Assekuranz-Vertrag dadurch ungültig wird.

S. Anzeigen. Clausel. Garantie.

Nach Holl. H.-G. Art. 256 muß die Police enthalten:

* 1) Den Tag, an dem die Versicherung geschlossen ist;

* 2) den Namen dessen, der die Versicherung für eigene Rechnung oder für die eines Dritten schließt;

* 3) eine vollkommne deutliche Beschreibung des versicherten Gegenstandes;

* 4) den Belauf der Summe, die versichert wird;

5) die Gefahren, welche der Versicherer zu laufen übernimmt;

* 6) die Zeit, wo die Gefahr für Rechnung des Versicherers zu laufen anfängt und endigt;

* 7) die Versicherungs-Prämie, und

8) im Allgemeinen alle Umstände, deren Kenntniß von wesentlichem Belang für den Versicherer sein kann, und alle andern unter den Parteien getroffenen Bedingungen.

Die Police muß durch jeden Versicherer gezeichnet werden.

Ferner nach Art. 592: * 9) den Namen des Schiffers, den des Schiffes, mit Angabe von dessen Art, und bei Versicherung des Schiffes die Angabe, ob solches von Föhrenholz ist, oder die Erklärung, daß der Versicherte von diesem Umstande keine Kenntniß habe;

* 10) den Ort, wo die Güter verladen sind oder verladen werden müssen;

* 11) den Hafen, von wo das Schiff hat abgehen sollen oder noch abgehen soll;

* 12) die Häfen oder die Rheden, wo es laden oder löschen muß;
* 13) diejenigen, wo es einzulaufen hat;
14) den Ort, von wo ab die Gefahr des Versicherers zu laufen anfängt;
15) den Werth des versicherten Schiffes.

Die mit einem * bezeichneten Nummern finden sich ebenfalls in den Gesetzbüchern Frankreichs und Spaniens, wenn gleich in etwas abweichender Form.

Port Louis auf Mauritius. In der Orkanzeit ist der Ankergrund nicht gut.

Unkosten eines englischen Schiffes von 236 Tons, mit Ladung ein und aus, jedesmal 14 Fuß tief gehend:

Lootsgeld und Hafenabgabe	$ 140. 18
Polizeivisite 10. 40, Protestnotiren 5	„ 15. 40
Paß 5, Hospitalrechnung 28. 50	„ 33. 50
Schießpulver von und an Bord zu bringen	„ 5. —
Leichterlohn, einen Theil der Ladung zu lossen	„ 13. 41
	$ 207. 49

Unkosten eines englischen Schiffes von 4500 S. Reis (1⅝ Cwt., also ca. 365 Tons Trächtigkeit):
in Havarie binnen gelaufen (frei von Ankergeld).
Commission 5 pCt.

Leichterlohn beim Lossen und Laden von 2500 S.	$ 123. 89
für Bemühung	„ 100. —
Zollhausunkosten 82. 13, Protest und Verklarung 35	„ 117. 13
Schiffsbesichtiger	„ 60. —
Einkommend uud ausgehend Lootsgeld und Dampfschlepplohn einkommend	„ 104. 75
Fuhrlohn beim Lossen und Laden und Lagermiethe	„ 238. 79
Arbeitslohn desgl. 110, Stauerlohn 120	„ 230. —

Portsmouth. Hafen im englischen Canal.

1850. Unkosten eines mit 170 Tons Kohlen beladenen und mit Havarie eingelaufenen Schiffes:

Lootsgeld einkommend 6. 11, ausgehend 4. 11	£ 11. 2 —
Admiralität 1, Clariren 2. 2	„ 3. 2 —
Arbeitslohn beim Landen und Laden der Ladung	„ 11. 4 9
Lagermiethe (2 Monat) 8 £, Wächterlohn am Kay 11. 6	„ 19. 6 —
Leichtermiethe beim Laden 2. 16 6, Kohlenkörbe 1. 1.	„ 3. 17 6
	£ 48. 12 3

		£	s.	d.
	Transport	£ 48.	12.	3
für Aufsicht 3. 3, Versicherung gegen Feuer 2. 10 9.		„ 5.	13	9
Protest und Verklarung 4. 4, Bootmiethe und kleine Unkosten 3. 7 1		„ 7.	11	1
Commission für Vorschuß $2^1/_2$ pCt.		„ 1.	5	11
„ „ Bemühung		„ 42.	—	—
		£ 95.	3	—

Prämie, s. Assekuranz und Bodmerei.

Prangen; engl. to crowd; franz. forcer les mâts; span. forzar la vela. Wenn ein Schiff, um vom Lande frei zu bleiben oder um einem Feinde zu entgehen, ungewöhnlich stark die Segel anstrengt, so nennt man dies prangen oder mit prangenden Segeln fahren. Die Abstammung dieses Ausdruckes kommt nach Einigen vom hochdeutschen Wort prangen her, weil ein Schiff mit vielen Segeln aus größerer Ferne sichtbar ist, als ein Schiff, welches gar keine oder nur kleine Segel beigesetzt hat. Nach Anderen von dem plattdeutschen Wrangen, mit Gewalt durchtreiben. — Schaden durch Prangen wird an einigen Plätzen (fälschlich) zur Havarie grosse gezählt. (S. d. Art. Havarie grosse.)

Preussen.

Rechnungsart: Thaler zu 30 Silbergroschen à 12 Pfennig. Silberwerth von 1 Thaler = 3 s. 2 bis 3 d. in England, 371 Centimes in Frankreich, 31 Schill. 8 bis 6 Pf. in Hamburg, $605^3/_4$ Reis in Portugal, 93 Kopeken in Rußland.

Maße: 100 Fuß (rheinländisch) = 108,525 Bremer, 100 dänische, 102,983 englische Fuß, 31,385 franz. Meter, 102,983 russische Fuß.

100 Berliner Ellen = 96,966 Amsterdamer, 115,308 Bremer, 106,253 dänische Ellen, 72,945 englische Yards, 66,693 französische Meter und niederländische Ellen, 55,578 französische Aunes, 116,397 Hamb. Ellen, 60,789 Lissaboner Varas, 78,651 spanische Varas.

Getreide: 1 Last = 72 Scheffel.

100 Berliner Scheffel = 65,867 Amsterdamer Sack, 74,202 Bremer Scheffel, 97,542 Cadixer Fanegas, 39,508 dänische Tonnen, 54,960 franz. Hektoliter, 52,159 Hamburger Scheffel, 101,714 Lissaboner Fanegas, 225,590 Livorner Staja, 54,960 niederl. Sack, 18,907 Londoner Quarter, 28,249 russische Tschetwert, 33,341 schwedische Getreidetonnen, 31,589 schwedische Malztonnen, 96,171 spanische Fanegas, 89,377 Wiener Metzen.

Diese Zahlen mit 72 multiplicirt und vom Produkt 5 Ziffern von der Rechten zur Linken gezählt, abgeschnitten, giebt die Anzahl der Scheffel, Fanegas rc., die eine preußische Last anderwärts liefert. In

Cadix z. B. 97,542 × 72 = 70¼ Fanegas,
Dänemark 39,508 × 72 = 28⁹⁄₂₀ Tonnen,
Frankreich 54,960 × 72 = 39½ Hectolitre u. s. w.

Gewicht: 100 preußische ℔ = 93,763 Bremer ℔, 82,819 Konstantinopler Rottel, 93,606 dänische ℔, 46,750 französische Kilo, 96,507 Hamburger ℔, 101,842 Lissaboner ℔, 103,074 englische ℔, 96,450 Lübecker ℔, 46,750 niederländ. ℔, 101,868 Rio Janeiro ℔, 114,285 russ. ℔, 110,380 schwed. Victual-, 137,440 schwed. Eisen-℔, 80,856 Smyrnaer Rottel, 101,608 spanische ℔.

100 ℔ Zollgewicht = 50 französische Kilo.

Preussisches Seerecht. Es ist dies im allgemeinen Landrechte enthalten, und zwar im II. Theil, §. 1389 bis 2451. Als Quelle desselben gilt das preußische Seerecht von 1727, ferner die alten Statuten von Stralsund und Danzig und das lübische Seerecht.

Es handelt zunächst von Schiffen; von der Rhederei, von den Pflichten und Rechten der Schiffsmannschaft, dem Verhältnisse zwischen Schiffer und Befrachter; demjenigen zwischen dem Schiffer und den Reisenden; von Havarien; von Versicherungen; von der Bodmerei. In den zahlreichen Artikeln ist ein reichhaltiges Material vorhanden, das jedoch einer genaueren Sichtung bedarf, wie auch von Rechtskundigen zugegeben wird. Manches ist unpraktisch, häufig verfällt das Gesetz in einen belehrenden, erklärenden Ton, dabei sind, namentlich wo von Assekuranzen gehandelt wird, beträchtliche Lücken auszufüllen, und dagegen ist viel Beschränkendes zu beseitigen. Eine Kritik der Einzelheiten würde hier zu weit führen, doch möge Folgendes zur Begründung der vorstehenden Behauptung dienen:

Wer ein Schiff bauen will, soll dazu die Erlaubniß der Obrigkeit einholen; diese soll befugt sein, sobald sie gegen die Einrichtung des Baues ein erhebliches Bedenken findet, das Schiff aus einander nehmen zu lassen. (Die besten Schiffe werden bekanntlich in den Vereinigten Staaten gebaut, und doch kann dort jeder bauen wie er will.) Nach §. 1397 gehören Taue und *andere Geräthschaften* zum Zubehör, doch wird in folgendem Artikel das Boot noch besonders genannt. — Nimmt der Schiffer eine lose Ladung ein, oder fährt er mit Ballast, so soll er in der Mitte ein tüchtiges Schoß machen; — werden beim Stauen Schrauben gebraucht, so sollen Bretter vor die Schrauben oder Holz zwischen die Klaue gelegt werden. Wenn auch kein Schaden entsteht, soll doch für jede zu viel eingenommene Last Strafe gezahlt werden (wer soll denn aber ausmitteln, ob und wie viel zu tief geladen wurde?). Hat der Schiffer einen Theil der angenommenen Frachtgüter aus Mangel

an Raum zurückgelassen, so kann der Ablader diese mit einem andern Schiffe nachsenden, und Mehrfracht, Ausfall am Preise u. s. w. soll vom Schiffer nach Ankunft am Bestimmungsplatz ersetzt werden; geht aber sein Schiff unterwegs verloren, so findet kein Anspruch dieserhalb statt. Der Schiffer hat nur die Kosten der veränderten Assekuranz zu tragen. (Einfacher ist es, wenn gleich am Abladeplatz mit dem Schiffer oder seinem Correspondenten über Mehrfracht und Unkosten abgerechnet wird; Ausfall am Preise wegen zu später Lieferung würde er dann nicht zu tragen haben. Ueberhaupt würde diese Vorschrift nur dann durchzuführen sein, wenn entweder der Bestimmungsplatz ein preußischer oder das Schiff ein preußisches ist, oder wenn es nach beendigter Reise nach einem preußischen Hafen zurückkehrt.) Wenn wegen des Löschens keine Frist verabredet ist, innerhalb welcher es geschehen muß, so gelten die Vorschriften, die wegen des Einladens verordnet sind. (Besser wäre es, wenn beide Theile sich nach der Usanz des Bestimmungsplatzes richten müßten.) Leere Fässer und Behältnisse flüssiger Waaren können für die Fracht an Bord gelassen werden. (Andere Gesetze sprechen nur von Fässern; als Behältnisse können auch Krüge gelten.) Geworfene Waaren, die zur Zeit des Havariefalls schon beschädigt waren, sollen nach dem Werth vergütet werden, den sie damals wirklich hatten, und dieser Werth soll auf den Grund der Verklarung durch Sachverständige bestimmt werden. (Die Sachverständigen sollen also etwas taxiren, das sie gar nicht sehen; und die Schiffsmannschaft soll Angaben über den Zustand der Waaren machen, die sie beim Werfen — also in der höchsten Noth — nur oberflächlich besahen. Hat es sich dagegen beim Seewurf gezeigt, daß die geworfenen Güter beschädigt waren, und es langt dann die übrige Ladung oder ein Theil davon ebenfalls beschädigt an, so wird sich auch ohne spelielle gesetzliche Vorschrift nach Maßgabe der bekannten Beschädigung ein billiger Abzug an dem zu vergütenden Werthe machen lassen.) Der Werth der Ladung, für welchen sie zur Havarie grosse beitragen muß, wird nach dem Marktpreis berechnet, doch wird die Fracht nicht abgezogen. (§. 1884 mit 1861—66. Da solche aber dem Werth des Schiffes zugefügt wird, so trägt sie doppelt bei; dies wird nur erwähnt, weil hier nicht etwa ein verkehrtes Prinzip zu Grunde liegt, sondern weil dies einfach ein Redactionsfehler zu sein scheint; das Seerecht von 1727, VIII. 37 zieht auch die Fracht ab.) Falsche Prinzipien, z. B. bei der Havarie grosse — Prangen, freiwilliges Stranden will ich nicht weiter berühren. Versicherungen auf das Bestehen der Waarenpreise sind den Kaufleuten erlaubt (also eine Wettassekuranz, die überall sonst verboten ist). Die Verbindlichkeiten des Ver-

sicherers sind nicht bestimmt genug angegeben; Brechen von Masten x. soll er nicht vergüten, außer wenn der Schaden durch Sturm oder außerordentliche Zufälle veranlaßt wird. Und wird eine Reise durch Zufall ungewöhnlich verzögert, so muß er den Schaden an verderblichen Waaren tragen. Werden Waaren im Nothhafen verkauft, so soll der Einkaufspreis ermittelt werden. (Also soll in jedem solchen Fall die taxirte Police umgestoßen werden; — übrigens muß die Unzulänglichkeit des preußischen Rechts in Beziehung auf Seeversicherung schon in Preußen selbst fühlbar sein, denn die Stettiner Seeversicherungs-Gesellschaften zeichnen nach den Bedingungen des Hamburger Plans.)

Prima (Wechsel); engl. first of exchange. Wechsel, namentlich solche, die versandt werden, und also den Zufällen des Transports ausgesetzt sind, werden in mehreren Exemplaren ausgestellt. Bei dem zweiten und dritten Exemplar (Secunda und Tertia) wird dann die Aufforderung zur Zahlung bedingungsweise gestellt, denn ist von mehren ausgestellten Exemplaren das eine bezahlt, so verlieren die andern ihre Kraft.

Prise; engl. prize; franz. prise; span. presa.

Prisengericht; engl. prize-court; franz. conseil des prises; span. consejo de las presas.

Prisenmeister; engl. prize-master. Ein Schiff, welches von einem Kaper oder von einem Kriegsschiffe genommen wird, um nach einem Hafen aufgebracht zu werden, wird eine Prise genannt. Die Ursachen einer Nehmung sind folgende:

Bloßer Verdacht. Sind z. B. die Schiffspapiere nicht in gehöriger Ordnung, fehlen wichtige Dokumente, finden sich doppelte Papiere an Bord, werden die Papiere verheimlicht, so ist das ein genügender Grund zur Aufbringung. Oder steuerte das Schiff, als es von dem Kaper oder dem Kriegsschiffe (dem Kaptor oder Nehmer) angetroffen wurde, einen Cours, der mit der angegebenen Reise im Widerspruch steht, so ist dies, erweisliche Nothzustände ausgenommen, ebenfalls ein hinreichender Verdachtsgrund.

Feindliches Eigenthum. Feindliche Schiffe sind ohne weiteres der Nehmung ausgesetzt. Ob aber auch neutrale Schiffe mit feindlicher Ladung, hängt davon ab, in wie weit der Grundsatz: frei Schiff, frei Gut, bei dem Nehmer zur Geltung kommt.

Kriegscontrebande, die sich an Bord des Schiffes befindet, rechtfertigt nach dem Völkerrecht die Aufbringung. Bruch der Blockade ebenfalls. (S. Blockade; Kriegscontrebande.)

Der Kaptor darf unter Zuziehung des Schiffers die Ladung untersuchen, doch dürfen dabei die Luken und Emballagen nicht gewaltsam

geöffnet werden; weder Papiere noch Güter dürfen vom Kaptor entwendet werden; die Papiere über Schiff und Ladung werden vom Schiffer und vom Kaptor versiegelt und von letzterem in Verwahrsam genommen; und über die Untersuchung selbst wird ein Protokoll aufgenommen und vom Schiffer unterzeichnet, der zugleich dafür zu sorgen hat, daß seine Mannschaft zugegen ist, damit sie später Verklarung ablegen könne. Eine Freilassung auf offener See gegen Lösegeld ist jetzt in der Regel ungesetzlich. Findet sich jedoch unbestrittene Kriegscontrebande an Bord, und der Nehmer kann sie bergen, so kann das Schiff nach Herausgabe derselben und gehöriger Verzeichnung des Vorfalls auf den Schiffspapieren von Seiten des Nehmers, frei gelassen werden. (S. Aufbringung.)

Findet sich nach der Untersuchung ein genügender Grund zur Aufbringung, so ist es zunächst die Pflicht des Kaptors, durch einen Theil seiner Mannschaft, unter Commando eines seiner Offiziere, des sogenannten Prisenmeisters, die Prise sicher zu stellen. Unterläßt er dies, und der Schiffer benutzt die Gelegenheit, seine ursprüngliche Reise fortzusetzen, was alsdann seine Pflicht ist, so wird die Nehmung als nicht geschehen betrachtet, was bei etwaigen Ansprüchen für Wiedernehmung von Wichtigkeit ist.

Der Kaptor muß die Prise nach einem Hafen seines Landes aufbringen. Dies kann als die Regel angesehen werden. Ausnahmsweise geschah wohl die Aufbringung zur Condemation nach neutralen Ländern, ob aber der neutrale Staat dies erlauben dürfe oder müsse, ist mehr als zweifelhaft; Frankreich bekleidete freilich seine Consulate im Auslande mit der Prisengerichtsbarkeit, ohne jedoch bei mächtigeren Seestaaten, z. B. England, damit durchzudringen. Muß jedoch die Prise in den Hafen desjenigen Landes gebracht werden, dem sie ihrer Flagge nach angehört, so stehet allerdings den Behörden dieses Landes das Urtheil über Schuld oder Unschuld zu; namentlich wenn die Aechtheit der Flagge in Frage kommt.

Eine Prise wird erst dann Eigenthum des Kaptors, wenn sie ihm durch Urtheil des Prisengerichts zuerkannt ist. Die Prisengerichtsbarkeit üben aus:

In England: das Admiralitätsgericht; in den Colonien: die Viceadmiralitätsgerichte. Von ersterem kann an die Lords of appeal appellirt werden; und vom Viceadmiralitätsgericht an das Admiralitätsgericht.

In Frankreich: das Prisenconseil in Paris, in erster und zugleich letzter Instanz.

In Holland: der Admiralitätsrath, bei welchem auf Revision angetragen werden kann.

In Nordamerika: die Distriktsgerichte, und in zweiter Instanz die Circuitgerichte.

Für die Entscheidungen der Prisengerichte sind zunächst die Prisenreglements und Kaperordnungen des eigenen Staats maßgebend. Und diese wiederum stützen sich auf das Völkerrecht und die speciellen Staatsverträge. Wo sie es nicht thun, da können sie mit Grund angefochten werden und mit Erfolg, wenn anders die mancherlei in Betracht kommenden Nebenumstände und Zufälligkeiten, als: Beziehungen der betreffenden Staaten zu einander u. s. w. günstig sind.

Das Verfahren der Prisengerichte ist gewöhnlich sehr einfach; der Kaptor meldet sich bei dem Gerichte, übergiebt demselben die Schiffspapiere und sonstige Erläuterungen zur Geltendmachung seines Anspruchs, worauf die gerichtliche Untersuchung des Schiffes und die Versiegelung desselben erfolgt, sowie eine gerichtliche Vernehmung der Schiffsmannschaft. Wird das aufgebrachte Eigenthum als gute Prise erkannt, so wird ein Termin angesetzt, und wenn bis zu solchem Niemand erscheint, um zu reclamiren, so wird die Condemnation ausgesprochen. Wird aber reclamirt, und mißlingt es, die Sache in Güte abzumachen, so entsteht ein förmliches Prozeßverfahren, und da ein solches länger dauern kann als man denkt, so ist es alsdann Pflicht des Schiffers, wenn zur Conservirung der Ladung die Entlöschung derselben, oder wenn sie leicht verderblicher Natur, der Verkauf derselben nothwendig erscheint, die erforderlichen Gesuche bei Gerichte durch seine Advokaten stellen zu lassen. Der Reclamant muß alsdann Beweise über die Rechtmäßigkeit seines Anspruchs beibringen. Dies klingt hart, ist aber in der Prisengerichtsbarkeit ganz natürlich; denn das erste Urtheil, welches bedingungsweise die Condemnation ausspricht, ist bereits gefällt, und zwar nach den an Bord vorgefundenen Beweisstücken. Waren diese ungenügend, so kann ein Prisengericht mit Fug und Recht betrügerische Absicht vermuthen; es sei denn, daß bei Abgang des Schiffes noch nicht an Krieg gedacht wurde; war aber der Krieg damals schon ausgebrochen, so mußte für ausführliche Documente, namentlich Connoissemente, mit Angabe von Namen und Wohnort der Empfänger, gesorgt werden, und, war dies unterblieben, so ist es als ein Zugeständniß anzusehen, wenn ein Prisengericht sich auf nachträgliche Beweisführung überall einläßt. — Ist die Ladung allein, oder nur ein Theil derselben unfrei, so steht es dem Schiffer frei, nach Herausgabe desselben (aber wohl nur nach erfolgter Condemnation) mit dem Schiffe weiter zu segeln. — Die Kosten des Reklameprozesses

sollten eigentlich bei Freisprechung vom Kaptor getragen werden; dies geschieht jedoch selten, wenigstens die Kosten des eigenen Advokaten muß der Reklamant tragen. Dazu kommt dann noch der Schaden, den der Rheder durch den entstandenen Aufenthalt erleidet, und der vom Kaptor ebenfalls nur in höchst seltenen Fällen ersetzt wird. Denn das Gericht wird leicht einen Grund finden, den Kaptor mit Kosten zu verschonen. Der freigesprochene Schiffer oder der Ablader konnte es ja an den nöthigen Vorsichtsmaßregeln haben fehlen lassen; hätte er diese beobachtet, so wäre die Aufbringung nicht erfolgt; er hatte sich die Untersuchungskosten also selbst zugezogen u. s. w. — Dann bleibt nichts anderes übrig, als jene Kosten, wenn Schiff und Ladung denselben nationalen Charakter haben, als Havarie grosse zu vertheilen; oder sonst dem schuldigen Theil zuzuweisen. — In beiden Fällen vergütet der Versicherer die Reklamekosten nur dann, wenn er für alle Gefahr versichert hatte.

Uebertretungen der Verbote des Sklavenhandels werden ebenfalls nach Prisenrecht abgeurtheilt. Dabei sind auch Fälle vorgekommen, wo nach, wie sich später erwies, ganz ungegründetem Verdacht, Schiffe und werthvolle Ladungen jahrelangen Prozessen ausgesetzt waren; und als sie später freigegeben wurden, hatten dennoch Rheder und Ladungseigenthümer troß der erhaltenen Vergütung großen Schaden davon.

S. Condemnation; Kaper. Vergl. Kaltenborn II. 490 ff.

Privilegirte Forderungen an Schiffen. Diese sind im §. 313 des holländischen Handelsgesetzbuchs ausführlich angegeben; auf den Verkaufsertrag eines Schiffes haben folgende Schulden in der bezeichneten Reihe ein Vorrecht:

1. Das Berg-, Hülfs- und Lootsgeld.

2. Die Tonnen-, Baken-, Feuer-, Quarantaine- und andern Hafengelder.

3. Der Wächter-,-Schiffshüter- (Lieger-) und Schiffsarbeiterlohn.

4. Die Miethe von Lagerhäusern oder Aufbewahrungsplätzen zur Niederlage des Schiffszubehörs und der Geräthschaften.

5. Der Sold des Schiffers und des Schiffsvolkes.

6. Die gelieferten Segel, Taue und andere Schiffsbedürfnisse, und die Unterhaltungs- oder Ausbesserungskosten des Schiffes und dessen Zubehör.

Die Gelder, welche dem Schiffer vorgeschossen, dargeliehen, oder für ihn bezahlt sind, zum Nutzen und Dienst des Schiffs, so wie ebenfalls der Betrag dessen, was zu zahlen ist, zur Erstattung von Gütern, welche, zur Berichtigung der vorbesagten Schulden, durch den Schiffer haben verkauft werden müssen; und im Fall für das Ganze oder einen

Theil solcher Schulden ein Bodmereibrief ausgestellt ist, dann der Betrag derselben, mit Hinzurechnung der Bodmereiprämie.

Die obigen unter No. 1, 2, 5 und 6 verzeichneten Schulden genießen das Vorrecht, im Fall sie zum Behuf der letzten Reise gemacht sind, und zwar:

die, welche in No. 1 und 2 vorkommen, desgleichen die in der letzten Abtheilung von No. 6, für so weit sie während der Reise gemacht sind;

die, welche in No. 5 und in der ersten Abtheilung von No. 6 vorkommen, für so weit sie gemacht sind, von der Zeit an, wo das Schiff zum Vollbringen der Reise fertig gemacht worden, bis zu der Zeit, wo die Reise für beendigt gehalten wird;

die Reise wird als beendigt angesehen ein und zwanzig Tage, nachdem das Schiff am Bestimmungsplatze angekommen ist; oder nach Entlossung, wenn diese früher beendigt ist.

Die Schulden, welche in No. 3 und 4 vorkommen, genießen das Vorrecht, für so weit sie gemacht sind, von dem Tage an, wo das Schiff in den Hafen eingelaufen ist, bis zum Verkaufstage desselben.

7. Die nothwendige Lieferung und Reparatur für das Schiff und dessen Geräthschaften, nicht zu obigen in Nr. 6 verzeichneten gehörend, während der drei letzten Jahre, vom Tage der beendigten Reparatur angerechnet.

8. Die Forderung wegen des Baues des Schiffes nebst Zinsen der drei letzten Jahre.

9. Bodmerei auf Schiff, Zubehör und Ausrüstung, gezeichnet oder ausgestellt vor dessen Abfahrt; die Bodmerei-Prämie nicht darin begriffen.

10. Die Schäden und Zinsen von Abladern, wegen nicht, oder nicht gehörig geschehener Auslieferung der durch sie eingeladenen Kaufmannsgüter, und die Schäden, welche durch Unredlichkeit oder Verschulden des Schiffers und des Schiffsvolkes den Gütern zugefügt sind.

314. Schulden in dem vorhergehenden Artikel bezeichnet, und welche unter ein und dieselbe Nummer gehören, und in ein und demselben Hafen gemacht sind, haben untereinander ein gleiches Recht; doch wenn Schulden gleicher Art im Verfolg der Reise in anderen Häfen, oder auch wohl in demselben Hafen, wenn das Schiff ihn einmal verlassen gehabt hat, und denselben nachher aufs Neue hat anlaufen müssen, wiederum aus Noth gemacht worden sind, so sind die späteren Schulden vor den früheren privilegirt. (Und zwar, wie bei verschiedenen Bodmereibriefen und nach dem bei der Bodmerei geltenden Grundsatz, daß ohne die letzteren

Anschaffungen das Schiff die Reise nicht hätte fortsetzen können, und also die Gläubiger alsdann ihr Unterpfand verloren hätten.)

315. Nach den im Art. 313 verzeichneten Schulden sind noch auf die in jenem Artikel bezeichneten Schiffe privilegirt:

1) der Betrag der noch unbezahlten Kaufgelder, nebst Zinsen von den letzten zwei Jahren;

2) der Inhalt von Pfand- oder Verbandbriefen auf das Schiff für gewöhnliche Schulden mit gleichen Zinsen, wobei es keinen Unterschied macht, ob das Schiff sich im Besitz des Gläubigers, oder in dem eines Dritten sich befindet.

Die in diesem Artikel vermerkten Schulden sollen nur privilegirt sein, in sofern sie durch eine Urkunde bedungen sind, die ein bestimmtes Datum hat, und in das in Art. 309 bezeichnete Register eingeschrieben ist.

Der Tag der Einschreibung bestimmt den Rang dieser privilegirten Schulden.

316. Das durch den vorhergehenden Artikel bewilligte Vorrecht geht verloren, wenn das Schiff, nachdem es an einen Anderen übergegangen ist, ohne Protest vom privilegirten Gläubiger, auf den Namen und für Rechnung des neuen Eigners während sechszig Tagen, nachdem das Schiff in See ausgelaufen war, gefahren hat.

Ein solcher Protest ist allein dem Gläubiger von Nutzen, in dessen Namen er erhoben ist.

Die vorstehenden Bestimmungen sind nicht anwendbar auf den im Art. 310 angeführten Verkauf im Auslande, in welchem Fall die Lasten, Privilegien und Rechte in Bestand bleiben.

317. Bei gerichtlichem Verkauf sind die Gerichtskosten vor allen andern Schulden privilegirt.

318. Im Fall von Fallissement oder offenbarem Unvermögen des Eigners eines Schiffs sind alle zu Lasten des Schiffes laufenden Forderungen und Schulden vor den übrigen Gläubigern der Masse auf den Ertrag des Schiffes privilegirt; doch erstreckt sich der Vorrang nicht auf die Assekuranzgelder.

319. Der Verkäufer eines Schiffes ist gehalten, vermittelst einer von ihm unterschriebenen Liste dem Käufer alle privilegirten Schulden aufzugeben.

In Frankreich, Spanien und allen denjenigen Ländern, wo der Code Napoleon die Grundlage der Gesetzbücher bildet, gelten ähnliche Vorschriften.

In England und Nordamerika ist der Gläubiger nicht so günstig gestellt. Nach Kaltenborn hat derjenige, welcher zur Ausbesserung

eines Schiffes dem Rheder oder dem Schiffer Credit gab, nur dann ein dinglich privilegirtes Recht am Schiffe, wenn er es im vollen Besitz, also der Baumeister auf seinem Helling hat, oder wenn die Pfandforderung durch einen besonderen Vertrag festgesetzt ist, was dem Rheder gesetzlich erlaubt ist. — Das Schiff haftet den Seeleuten für ihre Gage zunächst, dann (in England) der Rheder persönlich (nach der neuen englischen Schifffahrtsakte).

In Preußen können Seeschiffe durch öffentliche Urkunden hypothekarisch verpfändet werden; Lieferanten von Materialien oder Arbeiter werden bei eintretendem Concurse erst nach den Pfandgläubigern befriedigt; doch gehören Forderungen für Anschaffungen zur letzten Reise zu den privilegirten. Bei Concursverfahren bildet Schiff, Fracht und etwa vom Assekuradeur zu leistende Vergütung eine besondere Masse, aus welcher die Gläubiger, welche Forderungen an das Schiff haben, befriedigt werden. Dabei tritt alsdann folgende Ordnung ein:

1) Berglohn und Gage des Schiffers und der Mannschaft von der letzten Reise;

2) Beitrag zur Havarie grosse von der letzten Reise;

3) Bodmerei im Nothhafen geschlossen;

4) Reparaturkosten von der letzten Reise;

5) alle gehörig auf das Schiff bestellte Pfandrechte;

6) sonstige Reparaturkosten;

7) Assekuranzprämie, die aber schon nach 4. bezahlt wird, wenn innerhalb 30 Tagen nach Zeichnung der Police der Concurs ausbrach.

In Hamburg haben die Handwerker für Arbeiten an einem neu erbauten Schiffe ein Pfandrecht, welches selbst ausdrücklich bestellten Hypotheken vorgeht; ebenso bei erweislich nothwendiger Reparatur. Dasselbe Recht haben auch Lieferanten für ein Schiff, insofern der Rheder selbst den Contrakt abschloß. Er verjährt nach zwei Jahren, kann aber durch Citation erneuert werden, und der Anspruch aus demselben geht auf den Käufer eines Schiffes über.

In Bremen sind die auf die Schiffsmasse (welche aus dem Schiffe, Inventar und der Fracht von der letzten Reise gebildet wird) privilegirten Forderungen folgende:

1) Gerichts- und andere Kosten zum Verkauf und zur Vertheilung der Masse verwendet;

2) Kosten für Unterhaltung und Bewachung bis zum Verkauf;

3) öffentliche Schiffs- und Hafenabgaben;

4) Lootsgeld, Berglohn, Ranzionirungs- und Reklamekosten;

5) Lohn des Schiffers und des Schiffsvolkes von der letzten Reise;

6) Vorschüsse an den Schiffer zu Bedürfnissen des Schiffes, Forderungen für Lieferungen und Arbeiten zum Bedarf des Schiffes, und der Belauf der für solche Verwendungen ausgestellten Bodmereibriefe und Prämien, der Betrag der vom Schiffer zum Besten des Schiffes etwa verkauften, geworfenen oder beschädigten Waaren, und der Beitrag des Schiffes zur großen Havarie;

7) Forderungen vom Befrachter für Nichtlieferung von Waaren oder wegen fehlerhafter Lieferung.

Die unter Nr. 3, 4, 6 und 7 aufgeführten Forderungen genießen das Vorzugsrecht nur dann, wenn sie von dem Augenblick an, wo das Schiff am letzten Ladungsort zur letzten Reise (nach Bremen) ausgerüstet wurde, bis zu dem Augenblick, wo es von seinem hiesigen Löschplatze zu einer neuen Reise absegelt, entstanden sind und gerichtlich geltend gemacht werden.

8) Der Belauf der vor der letzten Reise des Schiffes für Lieferungen zu Schiffsbedürfnissen ausgestellten Bodmereibriefe nebst Prämien.

9) Der rückständige Kaufpreis des Schiffes, wenn sich der Verkäufer mittelst einer öffentlichen oder notariell beglaubigten Urkunde das Eigenthum vorbehalten, für zwei Jahre vom Verkaufe an.

Die Rangordnung dieser bevorzugten Forderungen richtet sich nach obiger Reihenfolge. Von mehreren unter derselben Nummer aufgeführten Forderungen geht die später entstandene der früheren vor; die zu derselben Zeit entstandenen genießen gleiche Vorzugsrechte. — Die Zinsen stehen dem Range nach der Capitalforderung gleich. — Hat das Schiff noch keine Reise gemacht, so kommen nur die Nr. 1 bis 5 und 9 erwähnten Vorzugsrechte zur Anwendung. — Obige bevorzugte Forderungen können auch gegen den dritten Besitzer des Schiffes geltend gemacht werden. Hat dieser aber das Eigenthum daran erworben, so muß der Anspruch daran binnen 6 Wochen nach der Erwerbung, falls damals das Schiff auf der Weser lag, sonst aber binnen 6 Wochen nach Ankunft daselbst gerichtlich geltend gemacht werden.

Prokurist; engl. confidential clerk. Um gewisse Verrichtungen in einem kaufmännischen Geschäfte, als Annahme von Wechseln, Einklariren am Zollhause und dergleichen einem Gehülfen übertragen zu können, muß der Inhaber der Firma denselben dazu bevollmächtigen. Um aber eine solche Vollmacht rechtskräftig zu machen, bedarf es fast überall einer Anzeige an die Behörde (Handelsgericht, Amt 2c.) und einer öffentlichen Bekanntmachung des Geschehenen. Die Unterschrift des Prokuristen geschieht durch Zeichnung seines Namens, den er unter die Firma setzt, unter Beifügung der Worte: per procura, oder mit üblicher Abkürzung: pr. proc.

Prolongiren; engl. to prolong; span. prolongar, heißt verlängern, und wird insbesondere von Zahlungsfristen gebraucht, sonst auch von Lieferungs-Ein- und Verkäufen.

Protest; engl. do.; franz. protêt; span. protesto. Protest erheben bedeutet nichts weiter als Verwahrung einlegen. Es giebt Proteste mannigfacher Art; der Schiffer protestirt nach Ankunft im Hafen gegen Wind und Wetter; der Ladungsempfänger (in einzelnen Ländern, z. B. Belgien) vor Empfangnahme seiner Güter aus dem Schiff gegen etwaige Seebeschädigung; der Wechselgläubiger bei verweigerter Zahlung dieserhalb; und so ist jede Protestnotirung nur die Andeutung, daß man für alle möglichen Fälle sein Recht sichern will. Nun sollte man denken, es sei gleichgültig, innerhalb welcher Frist ein Protest erhoben wird, wenn es nur vor dem Erlöschen des Anspruchs oder vor der Abwickelung des betreffenden Geschäfts geschehe. Dem ist aber nicht so, vielmehr schreiben die Gesetze mancher Länder gewisse Fristen, namentlich bei sogenannten Seeprotesten vor, die innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes zu notiren sind. Diese Vorschrift ist gewiß aus der guten Absicht entsprungen, den Schiffer bei seinen Aussagen über die Schicksale der Reise nicht erst dem Einflusse der verschiedenen bei einem Schiffe zur Geltung kommenden Interessen auszusetzen; da in der Regel aber die Seeproteste in ganz allgemeinen Ausdrücken abgefaßt sind, es sei denn, daß ein bedeutender, gleich in die Augen springender Unfall, z. B. der Verlust eines Mastes, vorliege, so erscheint jene Vorschrift um so weniger unbedingt nothwendig, als durch die Verklarung (s. d. Art.) der eigentliche Beweis des erlittenen Schadens zu liefern ist.

Einzelne Fälle, in welchen der Schiffer Protest zu erheben hat, sind unter anderen folgende:

Bei mangelhafter Stauung der Ladung durch öffentlich angestellte Stauer, und wenn diese sich weigern, die Ladung umzustauen; wie das preußische Recht §. 1481 vorschreibt.

Bei nicht oder nicht zur rechten Zeit gelieferter Ladung.

Bei verweigerter Empfangnahme der geladenen Güter am Bestimmungsplatze.

Bei verweigerter Frachtzahlung nach Ablieferung der Güter.

Bei verweigerter Havarie-grosse-Bezahlung.

Ueber Proteste bei Wechseln enthält das deutsche Wechselrecht Folgendes: Der Inhaber eines Wechsels ist berechtigt, in Ermangelung der Annahme Protest erheben zu lassen. Bei Wechseln, die auf eine bestimmte Zeit nach Sicht lauten, muß dies innerhalb der Präsentationsfrist

geschehen, nämlich entweder nach Maßgabe der im Wechsel enthaltenen Bestimmung, oder wenn solche fehlt, binnen zwei Jahren nach der Ausstellung (§. 18—20). Zur Ausübung des bei nicht erlangter Zahlung statthaften Regresses gegen Aussteller und Indossanten ist außer der Präsentation zur Zahlung auch erforderlich, daß diese Präsentation, sowie die Nichterlangung der Zahlung durch einen spätestens am zweiten Werktage nach dem Zahlungstage aufgenommenen Protest dargethan wird (§. 41). Jeder Protest muß durch einen Notar oder einen Gerichtsbeamten aufgenommen werden (§. 87).

Proviant; engl. provisions, victuals; franz. vivres, provisions; span. viveres. Zur Seetüchtigkeit eines Schiffes gehört auch die Ausrüstung desselben mit den für die vorhabende Reise nöthigen Lebensmitteln. Manche Formulare zu Verklarungen enthalten schon in dem gedruckten Theile die Aussage der Schiffsmannschaft, daß beim Antritt der Reise das Schiff mit gutem Proviant ausgerüstet gewesen sei; so sehr wird dies als selbstverständlich angesehen. Zunächst hat der Schiffer dafür aufzukommen, daß hinlänglicher Proviant angeschafft werde. In der Musterrolle wird der Mannschaft gehörige Beköstigung und von Speck und Fleisch, Butter und anderen Hauptgegenständen ein bestimmtes Quantum für einen gewissen Zeitraum zugesichert; woraus sich denn ergiebt, daß die Mannschaft in Fällen, wo dies Versprechen nicht gehalten wird, ein Recht auf Entschädigung nach Geldeswerth erwirbt. Dieser Grundsatz wird in der Bremer Musterrolle ausdrücklich anerkannt; und die englische Shipping-Act verordnet, daß verkürzte Rationen der Mannschaft in Geld vergütet werden sollen. Eine Untersuchung dieserhalb kann jedoch nach der Bremer Musterrolle nur bei einer bremischen Behörde im bremischen Staatsgebiete beantragt werden; und nur in Fällen, die keinen Aufschub leiden, soll es der Mannschaft freistehen, in dem nächsten Hafen sich an ihren Consul zu wenden.

Theoretiker haben sich vielfach mit allerlei hier erwähnten Fragen beschäftigt; ob der Proviant, wenn er geworfen werde, in Havarie grosse ersetzt werde; ob der Proviant zur Havarie grosse beitragen müsse; ob nicht das versicherbare Interesse in einem Schiffe durch den Verbrauch des Proviants vermindert werde; u. dergl. mehr. Man sieht, daß Manches dabei auf Haarspalterei hinausläuft; denn warum sollte Proviant, der geworfen wurde, nicht eben so gut ersetzt werden, wie ein gekapptes Segel, sofern er nur am gehörigen Ort aufbewahrt ward? — Der Beitrag zur Havarie grosse aber wird für das Schiff nach Taxation des Werths geleistet, und die Taxationen werden in der Praxis nur auf eine Gesammtsumme festgesetzt, und wenn auch die einzelnen Theile des

Inventars und der Ausrüstung von den Taxatoren mit berücksichtigt werden, so würde es doch bei dem im Verhältniß zum Ganzen nur geringen Werth des Proviants und bei der Schwierigkeit, den durch manche Nebenumstände bedingten Werth eines Schiffes ganz genau zu bestimmen, in der Wirklichkeit ziemlich dasselbe Resultat ergeben, wenn der an Bord noch vorräthige Proviant vom Beitrage befreit sein sollte. Aber da dieser Proviant durch das gebrachte Opfer eben so gut gerettet ward wie alles Uebrige, so ist kein vernünftiger Grund vorhanden, ihn vom Beitrage zu befreien, wenn dies gleich einige Gesetze, z. B. das holländische 731, das spanische 958, und (minder bestimmt) das preußische 1869 thun. Diese Befreiung stammt aber wohl aus den Zeiten, wo sich die Mannschaft selbst beköstigte, für welche Annahme der Umstand spricht, daß Lebensmittel, Kleidungsstücke der Mannschaft in jenen Gesetzen gewöhnlich in einem Athem genannt werden.

Das versicherbare Interesse in einem Schiff betreffend, so wird die Summe, auf welche es in der Police geschätzt wurde, in der Praxis sowohl am Anfange als am Ende einer Reise bei etwa vorkommender Schadenberechnung zum Grunde gelegt. Ein anderes Verfahren würde zu unsäglichen Weitläufigkeiten führen, welche aber namentlich in kaufmännischen Geschäften so viel wie möglich zu vermeiden sind.

Es ist nicht zu läugnen, daß bei Bezahlung der gleichen Summe bei eintretendem Totalverluste eines Schiffes, er möge sich ereignen beim Antritt einer langen Reise, wenn noch die ganze Ausrüstung complet ist, oder nahe am Ende derselben, wenn durch Slitage und Verbrauch der ursprüngliche Werth beträchtlich verringert ist, ein richtiges Maß der Entschädigung nicht beobachtet wird, und daß im letzteren Fall der Versicherte gewinnt; dagegen ist er aber auch bei Regulirung von Particulair-Havarien durch die am Ende der Reise beibehaltene hohe Taxe des Schiffes im Nachtheil, insofern es vorkommen kann, daß dadurch ein Schaden die erforderlichen Procente nicht erreicht.

Particular-Schaden an Proviant ist usanzmäßig nicht zu Lasten des Versicherers. Partieller Totalverlust nur dann wenn er die stipulirten Procente erreicht, z. B. eine Sturzsee schlägt ein am gehörigen Orte befestigtes Collo mit Proviant über Bord und richtet zugleich sonstigen Schaden an, oder es entsteht auf derselben Reise außerdem noch ein Particularschaden.

Pud; engl. pood; franz. poud; ein russisches Gewicht von 40 ℔ russisch; = $32\,^4/_5$ ℔ Bremer; $33\,^4/_5$ ℔ Hamburger; 36 ℔ englisch; $35\,^1/_2$ ℔ spanisch.

Pumpe; engl. pump; franz. pompe; span. bomba. Ausbesserung der Pumpen und des Pumpgeschirrs gehört zur gewöhnlichen Abnutzung (Slitage) und ist folglich nicht zu Lasten der Versicherer. Denn die Pumpen, wenn sie durch den obgleich häufigen Gebrauch abgenutzt wurden, haben eben nur zu dem Zweck gedient, wozu sie eigentlich an Bord sind.

Quarantainekosten; engl. quarantine-expenses; franz. frais de quarantaine; span. gastos de quarentena; dieselben, mögen sie nun gewöhnliche oder Extra-Quarantainekosten sein, gehören zur kleinen Havarie und sind aus der Fracht zu tragen. Ausnahmsweise werden in Holland und Hamburg Extra-Quarantainekosten in Havarie grosse vergütet (s. d. übrige im Art. Havarie grosse). Nach §. 42 der Bremer Bedingungen bleibt eine Versicherung während der Dauer einer Quarantaine in Kraft, und zwar bei Verweisung des Schiffes nach einem Quarantainehafen bis zur Rückkunft im Bestimmungshafen. Doch ist der Versicherer weder für Kosten der Quarantaine, noch für Beschädigung, Untergewicht oder Leckage an der Waare, welche durch die Ausladung oder Reinigung veranlaßt worden, verantwortlich, haftet indeß für die Feuersgefahr während des Lagerns am Lande.

Quellen des Seerechts. Die in den neueren Gesetzbüchern enthaltenen Vorschriften über die aus der Schifffahrt entspringenden Rechtsverhältnisse gründen sich größtentheils auf die in älteren Gesetzsammlungen befindlichen Bestimmungen, und diese wieder auf die aus der Natur der Sache entspringenden Gewohnheiten und Usanzen, so daß also diese letzteren als die eigentliche Quelle des heutigen Seerechts anzusehen sind. Jene älteren Gesetzsammlungen sind hauptsächlich das römische Recht; die Rolle von Oleron; das Seerecht von Damme; die Gewohnheiten (coutumes) von Amsterdam; das Seerecht von Wisby; das Consolato del mare; der Guidon de la mer, und das Hanseatische Seerecht. (Vergl. Kaltenborn I. 13 ff. der diesen Gegenstand ausführlich behandelt.)

Ranzion; engl. ransom; franz. rançon; span. precio de rescate. Wird ein Schiff von Seeräubern oder von Kapern angehalten, gegen Bezahlung eines Lösegeldes jedoch freigegeben, so gehört dies Lösegeld oder die Ranzion in dem Falle zur Havarie grosse, wenn Beides, Schiff und Ladung, der Nehmung ausgesetzt war. Die Bremer Bedingungen bestimmen ausdrücklich im §. 10, daß Ranzion an Seeräuber gegeben, in Havarie grosse vergütet werden soll. Auch in England geschieht dies, doch ist dort der Loskauf brittischer, vom Feinde, also von Kapern, oder Kriegsschiffen genommener Schiffe gesetzlich verboten. Nach

hamburgischen Gesetzen dagegen ist der Schiffer befugt, sein genommenes oder aufgebrachtes Schiff und Gut zu ranzioniren, und wenn er dadurch seiner Rheder und Befrachter Bestes befördern kann, sogar dazu verpflichtet, und der Versicherer soll das Verfahren des Schiffers genehmigen. Verunglückt ein ranzionirtes Schiff, oder wird es wieder genommen, so soll der Versicherer außer dem Schaden des gebliebenen oder wieder genommenen Schiffes und der Güter auch die Ranzionsgelder bezahlen. Doch muß der Schiffer baldmöglichst Nachricht von dem geschehenen Loskauf geben, damit die Ranzion unter Versicherung gebracht werden kann.

In Frankreich ist der Loskauf gestattet, und der Versicherer hat alsdann die Wahl, ob er den Vertrag als für seine Rechnung geschehen annehmen will; wenn er aber auf den Nutzen eines solchen Loskaufs verzichtet, so muß er die versicherte Summe bezahlen. Aehnliche Vorschriften gelten in Spanien.

Schiffsleute, die im Dienste des Schiffes an's Land geschickt und dort gefangen genommen werden, haben Anspruch auf Auslösung für Rechnung des Schiffes, wenn dasselbe die Reise glücklich beendigt. Zunächst ist der Rheder zu dieser Entschädigung verpflichtet; geschah aber die Entsendung zum Dienst von Schiff und Ladung, so müssen Rheder und Ladungseigenthümer das Lösegeld tragen. So schreibt das holl. Handelsgesetz 433 ff. vor, wie auch im §. 699 unter No. 8, daß eine solche Entschädigung als Havarie grosse berechnet werden soll. Andere Gesetze schweigen über diesen Gegenstand.

Real; engl. rial; franz. real; span. real. Der Real ist eine spanische Rechnungsmünze. Ein Piaster (Peso duro) hat $10^5/_8$ Reales de Plata oder 20 Reales de Bellon; also sind 17 Reales de Plata = 32 Reales de Bellon. Der Real de Bellon ist die kleinste Silbermünze.

Im spanischen Amerika und in Mexiko ist der Real der achte Theil eines Piasters.

Reassekuranz; engl. re-insurance; span. rückversichern: reasegurar. Eine Reassekuranz ist, wie der Ausdruck besagt, die Versicherung einer bereits geschlossenen Assekuranz; eine Rückversicherung, um den deutschen Ausdruck zu gebrauchen. — Die Gründe zu einer Rückversicherung können sehr verschieden sein. Der erste Versicherer hat vielleicht auf ein Schiff eine größere Summe gezeichnet als er eigentlich wollte, was aus Gefälligkeit gegen feste Kunden wohl zu geschehen pflegt, und will sich des Risikos für das zu viel Gezeichnete entledigen; oder er findet es vernünftig, den ganzen Risiko, wenn auch gegen höhere Prämie, als die selbst erhaltene, wieder versichern zu lassen, wie es am

häufigsten vorkommt, wenn von einem Schiffe länger als gewöhnlich sein würde, alle Nachrichten ausbleiben. — Welches aber auch immer die Ursachen sein mögen, die den Versicherer bewegen, von einer übernommenen Gefahr sich zu befreien, in dem Verhältniß zu seinem Versicherten ändert dies nichts; dieser hält sich nur an ihn, gleichviel ob der Rückversicherer einen entstandenen Schaden vergütet oder nicht.

In einem Fall kann auch der Versicherte selbst eine Art von Rückversicherung des bereits versicherten Gegenstandes besorgen, wenn nämlich der erste Versicherer in Insolvenz geräth. Dies ist aber eigentlich eine auf die Solvenz des Versicherers geschlossene Assekuranz, und der Rückversicherer bezahlt alsdann nur dasjenige, was aus der Masse zu wenig herauskommt.

Reassekuranzen sind in allen Ländern gesetzlich erlaubt, in England aber nur, wenn der erste Versicherer insolvent wird oder stirbt. Früher vorgekommene Mißbräuche, Spekulationen auf das Fallen der Assekuranz-Prämien sind der Grund dieser gesetzlichen Beschränkung, welche, um einen banalen Ausdruck zu gebrauchen, das Kind mit dem Bade ausschüttet. Aber so wird es immer gehen, wenn die Gesetzgebung in Verhältnisse eingreift, die sich nur aus sich selber entwickeln können.

Um bei Reassekuranzen die Höhe des versicherbaren Interesse genau zu bestimmen, haben die namhaftesten Schriftsteller etwa folgende Sätze aufgestellt:

Beneke-Nolte sagt 1. 212: „Ueberall, Frankreich ausgenommen, kann der Versicherer bei der Rückversicherung die ganze Summe, die er selbst versichert hat, ohne Abzug der empfangenen Prämie versichern lassen. Dies ist auch die Ansicht Emérigons. Aber so groß auch seine Autorität sonst sein mag, hier hat er entschieden Widerspruch gefunden, und zwar aus dem Grunde, weil die Prämie der ersten Versicherung dem Versicherer bereits bezahlt worden ist, er für diese keine Gefahr läuft, folglich sich nicht versichern lassen darf. An diesen Ausspruch scheint man sich heut zu Tage zu halten."

Pöhls §. 561 erklärt den obigen Grund, daß nämlich die Prämie keinen Risiko laufe, für falsch und kommt zu folgendem Räsonnement: „Der Assekuradeur, der eine Versicherung schließt, empfängt die Prämie als den Preis der übernommenen Ersetzung des Schadens. Diese Prämie ist also erworben, sie ist schon Vermögenstheil des Assekuradeurs geworden. Wenn er sie nun selbst mit versichert hat und also im Fall von Schaden mit bezahlen muß, so läuft er effectiv die Gefahr eines Verlustes derselben, und es ist kein Grund vorhanden, weshalb er sich gegen diese Gefahr nicht eben sowohl soll versichern lassen können wie gegen jede andere."

Phillips II. 58 meint: „Bei einer Rückversicherung ist der Betrag des Interesse die in der ursprünglichen Polize vorgezeichnete Summe, mit Zufügung der Prämie für die Rückversicherung, außer wenn die ursprüngliche Prämie abzusetzen ist (unless the original premium is to be deducted).

Valin ist der Ansicht, diese Absetzung müsse geschehen.

Emérigon dagegen meint, die ursprüngliche Prämie müsse nicht abgesetzt werden um das versicherbare Interesse zu finden. Diese Weise das Interesse zu berechnen, lässet jedoch den Rückversicherten bei einem Totalverlust gewinnen, nämlich den Betrag der ursprünglichen Prämie, welches den richtigen Entschädigungsprincipien zuwider läuft u. s. w.

Nach unserer Ansicht kommt die Prämie dabei gar nicht in Anschlag, sondern es kann auf richtige Weise nur das ursprüngliche Capital rückversichert werden. Ein Beispiel wird dies am besten erläutern.

Angenommen A. lasse sein Schiff mit 5000 Thlr. bei B. zu 3 pCt. Prämie, also für eine Ausgabe von 150 Thlr. versichern. Diese 150 Thlr., welche auch bei Totalverlust des Schiffes bezahlt werden müssen, schreibt B. seinem Prämien-Conto gut. Er findet nun Ursache sich durch Rückversicherung zu decken, muß aber 5 pCt. Prämie, also 250 Thlr. bezahlen, wodurch sein Prämien-Conto einen Verlust von 100 Thlr. erleidet, den er nur dann ersetzt bekommen könnte, wenn es erlaubt wäre, das Schiff bei der Rückversicherung auf 5100 Thlr. zu taxiren, und wenn alsdann ein Totalverlust eintritt.

Die Bremer Bedingungen enthalten über Reassekuranzen im §. 51 nur die Vorschrift, daß sie als solche nebst der Zeit und dem Ort der ersten Versicherung aufzugeben sind, nebst allen sonstigen dem Antragsteller bekannten Umständen, welche auf die Schätzung des Risikos Einfluß haben können, und dabei wird Bezug genommen auf die bei anderen Versicherungen nothwendigen Anzeigen.

Aehnlich dem Hamburger Allgemeinen Plan im §. 7, der im §. 8 auch noch dem Versicherten die Befugniß ertheilt, bei eintretender Insolvenz seines Versicherers sich durch einen andern Assekuradeur aufs Neue versichern zu lassen.

Nach Obigem scheint es sich von selbst zu verstehen, daß derjenige, der eine übernommene Reassekuranz rückversichern lassen will, bei dem Auftrage aufgeben müsse, es sei die Reassekuranz einer Reassekuranz. Denn hat es schon immer seine Bedenken, wenn der erste Versicherer sich der übernommenen Gefahr zu entledigen sucht, so müssen solche Bedenken noch größer erscheinen wenn auch der zweite Versicherer sich wieder frei machen will.

Receif, Empfangschein; engl. receipt; franz. reçu; span. recibo. Der Schein, welchen der Steuermann bei Empfang der Güter ausstellt, und der dem Capitain vorgelegt wird, bevor er die Connoissemente unterzeichnet. Ein mitunter vorkommender empfehlenswerther Gebrauch ist die doppelte Ausfertigung der die Waaren an Bord begleitenden Frachtbriefe, von welchen der eine vom Steuermann unterschrieben wird, und der als Receif dient. In nordamerikanischen Plätzen ist die Benutzung eines Ladebuch-Formulars üblich, in welchem die empfangenen Güter doppelt eingetragen werden, worauf die eine Hälfte des Blattes vom Steuermann unterzeichnet, abgeschnitten und dem Bringer als Empfangschein mitgegeben wird. Diese Formulare enthalten im Eingang die Worte: received on board, woher denn wohl die unter den Seeleuten eingebürgerte selbstgeschaffene Benennung „Receif" stammen wird.

Reducirung; Reduktion; engl. reduction. Wörtlich: die Zurückführung. Fremde Münzen auf einheimisch reduciren, heißt so viel als sie auf den einheimischen Werth berechnen. Einen Schaden auf den Versicherungswerth reduciren heißt: die Procente seiner Größe vom Versicherungswerth berechnen.

Register; engl. do. Für alle Handelsschiffe, die sich außerhalb Landes begeben, ist es erforderlich, daß sie im Stande sind, ihre Nationalität zu beweisen. Dies geschieht durch Documente, die von einer Behörde ihres Landes ausgestellt sind, namentlich durch den Bielbrief, die Musterrolle und den Seepaß. In England wird von der Behörde ein Register geführt, in welchem die Angaben der Schiffsbaumeister und der Eigenthümer eingetragen werden, und aus diesen wird ein Auszug ertheilt, das Certificate of Registry, welches zugleich als Bielbrief und als Seepaß dient. S. Meßbrief; Kauffahrteischifffahrtsakte.

Regulirung s. Aufmachung.

Reise; engl. voyage, passage (letzteres bezeichnet die Reise von einem Hafen zu einem andern); span. viage, travesia (Ueberfahrt), hin und zurück: viage de ida y vuelta. Dasjenige, was über die versicherte Reise eines Schiffes zu sagen ist, findet sich in den Artikeln: Abweichung; Anfang und Ende der Gefahr angegeben. Hier nur noch Folgendes:

In Assekuranzgesetzen trifft man häufig Bestimmungen, die es wünschenswerth erscheinen lassen, näher festzustellen, was unter einer Reise zu verstehen ist. So z. B. schreibt der §. 14 der Bremer Bedingungen vor, daß Havarie partikulaire oder Havarie grosse, die bei Schiffen eintritt, welche auf Zeit oder für mehrere Reisen versichert sind, für jede Reise besonders und zwar jede Havarie für sich aufgemacht

werden muß, und daß alsdann sowohl die Havarie partikulaire wie die Havarie grosse auf jeder Reise die festgesetzten Procente betragen muß, um von dem Versicherer vergütet zu werden. — Ferner im §. 52: Wenn ein Bodmereibrief für eine ältere, vor dem Anfange der letzten Reise des Schiffes entstandene Schuld gezeichnet war, so kann die Versicherung desselben nur vermittelst einer ausdrücklichen Uebereinkunft stattfinden u. s. w. -- Endlich ist im §. 60 die Bestimmung enthalten, daß bei vorkommendem Schaden Segel, Taue, Ketten und sonstige Geräthschaften eines neuen Schiffes, und neu dazu angeschafft, auf der ersten Reise ohne Abzug vergütet werden solle; desgleichen Schaden an der Kupfer- oder Metallhaut auf der ersten Reise nach Umlegung derselben ohne Abzug. — Zur Erläuterung mag Folgendes dienen: Angenommen, ein Schiff, das auf Ein Jahr versichert ist, segelt in Ballast von Hamburg nach Newcastle, um daselbst Kohlen für St. Thomas einzunehmen; auf der Fahrt nach Newcastle erleidet es Havarie, die es nöthigt, in Hull einzulaufen und zu repariren; die Havarie partikulaire beträgt 1 pCt., die Havarie grosse (nämlich Lootsgeld, Hülflohn 2c.) vom Werthe des beschädigten Schiffes ¼ pCt.; auf der ferneren Reise von Newcastle nach St. Thomas fällt wieder ein Seeschaden vor, und zwar beträgt die Havarie partikulaire 2 pCt., die Havarie grosse ¾ pCt. Könnten nun die resp. Havarien zusammen geworfen werden, so würden die erforderlichen 3 und 1 pCt. herauskommen. Aber in obigem Falle würde die Fahrt nach Newcastle und die nach St. Thomas jede für eine Reise im Sinne des erwähnten Artikels gelten müssen, und es würde mithin keine Vergütung stattfinden. Angenommen ferner, dasselbe Schiff habe in Hull die zwei Jahre alte Kupferhaut erneuern müssen, und auf der Reise von Newcastle nach St. Thomas entstände wieder ein Schaden am Kupfer, so würde nach Analogie des Obigen der letzte Schaden nicht ohne Abzug gelten können, denn die erste Reise war in Newcastle beendigt. — Um die bei einem Bodmereibriefe in Frage kommenden Verhältnisse zu verdeutlichen, sei es ferner angenommen, der Schiffer habe in Hamburg Gelder aufgenommen mit dem Versprechen, in Newcastle dieselben zurückzuzahlen, indem er dort einen Vorschuß auf die Fracht erhalten werde. Durch die Havarie kommt er aber in die Nothwendigkeit, außerdem noch Schulden zu contrahiren, und über das Ganze einen Bodmereibrief unter Verpfändung von Schiff und Fracht zu zeichnen. Hier ist also im Sinne des §. 52 der Bremer Bedingungen eine ausdrückliche Uebereinkunft erforderlich, wenn der Bodmereibrief versichert werden soll.

Reisekosten; engl. travelling expenses; franz. frais de voyage; span. gastos del viage. Die Mannschaft eines gestrandeten oder verkauften Schiffes hat Anspruch auf freie Beförderung zum Heimathshafen, wenn sie nicht durch Annahme eines Abstandsgeldes diesen Anspruch aufgiebt.

Die bestehenden Gesetze darüber sind wie folgt:

Nach der Bremer Musterrolle erhält, wer ohne rechtlichen Grund auswärts entlassen wird, die bis zur Entlassung verdiente Gage und nach seiner Wahl außerdem Reisegeld oder ein Abstandsgeld. — Verunglückt das Schiff, wird es genommen und für gute Prise erklärt, oder wird es auswärts wegen Seeuntüchtigkeit condemnirt, oder an Fortsetzung der Reise durch höhere Gewalt gänzlich verhindert, so hat sich die Mannschaft für Gage und Reisekosten lediglich an Schiff und Fracht zu halten.

Nach preußischem Recht müssen die Leute, wenn die Reise auf Veranlassung des Rheders nicht vollendet wird, auf dessen Kosten zurückgeschafft werden, außerdem erhalten sie ihre Heuer, und wenn sie sich monatweise verdungen haben, bei Einstellung der Reise jenseits des Canals 3 Monat, diesseits 2 Monat Gage. Wird die Reise durch einen bloßen Zufall abgebrochen, so erhalten die Leute außer den Reisekosten die Gage für den laufenden Monat; wird das Schiff genommen oder geht es ganz verloren, so kann das Volk weiter keinen Anspruch machen; wird etwas geborgen, so wird davon zunächst der Bergelohn, dann der Anspruch der Mannschaft bestritten; ob Schiff und Ladung versichert ist, soll keinen Unterschied machen.

Nach holländischem Gesetz erhalten die Leute, wenn eine angefangene Reise ausgesetzt wird, außer ihrer Gage auch das nöthige Reisegeld nach dem Orte, von wo das Schiff abgefahren war; doch soll Gage und Entschädigung in keinem Fall mehr betragen, als dasjenige was sie bei gänzlicher Beendigung der Reise würden erhalten haben. Der Betrag des Reisegeldes soll nach dem Verhältniß der Gage berechnet, und nöthigenfalls vom holländischen Consul oder der Ortsbehörde festgestellt werden. — Auch hier erhält die Mannschaft keine Gage beim Untergang des Schiffes, braucht aber das Handgeld nicht zurückzugeben, und hält sich am Geborgenen vom Wrack für die fällige Gage, reicht dies nicht hin, an die verdiente Fracht für geborgene Güter.

Reisekosten der Mannschaft sind niemals zu Lasten der Versicherer eines Schiffes, denn diese haben nur das Schiff, nicht aber die Reise desselben versichert, auch ist die Mannschaft eines dem Versicherer ganz fremden Zwecks, des Frachtverdienstes wegen, an Bord.

Reklame; engl. reclaim; franz. reclamation; span. reclamacion. Reklamekosten; engl. reclaim-charges. Werden Schiff und Ladung aufgebracht, und wird alsdann durch den Schiffer die Freigebung gefordert (reklamirt) so werden die Unkosten, welche dieserhalb verwendet werden, nach Art der Havarie grosse gemeinschaftlich getragen. In solchen Ländern, wo Vergütung von Kost- und Monatsgeld (s. d. Art.) üblich ist, wird solches für die Dauer des Reklameprozesses ebenfalls in Havarie grosse aufgenommen.

Remittiren; engl. to remit; franz. remettre; span. remitir. Dieser Ausdruck wird in der kaufmännischen Geschäftssprache in Bezug auf Gelder und Wechsel für übermachen, einsenden 2c. gebraucht. Die Uebermachung eines Wechsels heißt eine Remesse, im Gegensatz zur Ziehung eines solchen, der Tratte. Remittiren, Geld oder Wechsel einsenden, ist also das Gegentheil von trassiren, Geld aufnehmen und dafür einen Wechsel zeichnen.

Reparatur; engl. repairs; franz. radoub; span. reparo. Wenn ein versichertes Schiff Schaden erleidet, für welchen der Versicherer in Anspruch genommen werden soll, so ist es, außer dem Nachweise über die Entstehung und die Größe des Schadens, in der Regel auch erforderlich die stattgefundene Reparatur durch Rechnungsbelege darzuthun. Auch ist es zu erweisen, daß die taxirten und vorgenommenen Arbeiten nur zur Herstellung des erlittenen Schadens gedient haben, und nicht etwa zu sonstiger Verbesserung oder Verstärkung des Schiffes. — Von den Reparaturkosten wird für Unterschied zwischen alt und neu ein Theil (gewöhnlich ein Drittel) abgezogen; wird es jedoch erwiesen, daß nur eine Nothreparatur, d. h. eine solche stattgefunden hat, die später bei der eigentlichen Ausbesserung des Schiffes ganz beseitigt werden mußte, so wird eine solche zum Vollen vergütet. Unrichtiger Weise hat man hin und wieder die Nothreparatur eines Schiffes zur Havarie grosse gezählt, womit sie aber durchaus nichts zu schaffen hat, es sei denn, daß der reparirte Gegenstand vorher gekappt oder sonst zur allgemeinen Rettung freiwillig beschädigt worden war, oder daß zur Nothreparatur Gegenstände des Schiffsinventars auf ungewöhnliche Weise verbraucht werden mußten, oder endlich, daß Lossen der Ladung dadurch vermieden wurde. Sonst gehört die Nothreparatur eines durch Zufall beschädigten Schiffes eben dahin, wohin die wirkliche Ausbesserung des Schadens gehört hätte; nämlich zur Havarie particulaire.

S. d. Art. Ausbesserungskosten, Havarie.

Reservegut; engl. spare stores and rigging; franz. voiles manoeuvres etc. de rechange; span. cabos (Taue) und velas (Segel

de respeto. So werden bei einem Schiff die über den gewöhnlichen Gebrauch hinausgehenden, also übercompleten für Nothfälle zurückgelegten Geräthschaften und Materialien genannt. Dies ist in der Versicherung eines Schiffes mit eingeschlossen. Wird Reserve-Tauwerk, Rundholz rc. zur Ausbesserung eines Seeschadens gebraucht, so ist eine solche Verwendung im Journal zu bemerken, falls Anspruch auf Vergütung erhoben werden soll.

Respekttage; engl. days of grace; franz. jours de grace. Diese sind nach §. 33 des allgemeinen deutschen Wechselrechts aufgehoben. Nach der Usanz der Haupthandelsplätze in Deutschland brauchte nämlich früher ein Wechsel (gewöhnlich mit Ausnahme der auf Sicht, oder mit kurzer Sicht ausgestellten) erst einige (3, 8, selbst 12) Tage nach der Verfallzeit bezahlt zu werden.

Retentionsrecht; engl. lien, legal claim. Nach den Gesetzen aller Länder hat der Schiffer wegen Fracht und etwaiger Beiträge zur Havarie grosse eine Art von Retentionsrecht an den geladenen Gütern. Aber schon aus den Bestimmungen des Connoissements ergiebt es sich, daß er dieselben, und wäre sein Verdacht hinsichtlich der Zahlungsunfähigkeit des Empfängers noch so begründet, nicht an Bord zurückbehalten darf; denn laut Connoissement soll er die Fracht (und Havarie grosse selbstverständlich wenigstens nicht früher) erst nach Ablieferung der Güter erhalten. Es wird nämlich immer in den Connoissementen, nach der Bescheinigung des Empfangs, zunächst von der Ablieferung der Güter und dann erst von der Fracht gesprochen, am deutlichsten in deutschen Connoissementen, worin der Schiffer verspricht die Güter abzuliefern, gegen Bezahlung von Fracht. In englischen Connoissementen heißt es, daß die Güter: are to be delivird unto... or to (his or their) assigns, he or they paying freight; also: sind abzuliefern an... indem derselbe an Fracht bezahlt u. s. w.

Weigert sich also der im Connoissement bezeichnete Empfänger der Güter, dieselben gegen Bezahlung der Fracht in Empfang zu nehmen, oder hält der Schiffer den Empfänger für unsicher, so kann er sich an das Gericht wenden, um die Aufbewahrung, und wenn es nöthig sein sollte, den Verkauf der Güter zu beantragen, oder eines solchen Theils derselben, als zur Deckung von Fracht, Havarie grosse und sonstiger Ansprüche erforderlich ist. Falls aber zu vermuthen ist, daß der Ertrag sämmtlicher Güter nicht hinreichen dürfte, um alle darauf haftende Ansprüche zu decken, so muß der Schiffer sofort den Ablader unter Einsendung des Protestes davon in Kenntniß setzen, und sich wegen des Ausfalls seinen Regreß an den Ablader vorbehalten. Denn dieser muß

dafür aufkommen, daß der Inhaber des Connoissements die Güter in Empfang nehme und die Fracht bezahle, weil sonst der Schiffer weder seine übernommene Verpflichtung zur Ablieferung erfüllen, noch auch die ihm dafür zugesicherte Berechtigung zum Empfang der Fracht ausüben kann.

Nach geschehener Ablieferung der Güter behält der Schiffer ein bedingtes Vorrecht auf den Empfang der Fracht. Die Güter müssen sich nämlich noch im Besitze des Empfängers befinden, und der Schiffer muß dies Vorrecht innerhalb einer bestimmten Frist, nach holländischem Gesetz binnen 20 Tagen, geltend machen. S. Fracht, Havarie grosse.

Revers; Havarie-Revers; engl. average bond; ein sonstiger Revers; engl. reciprocal bond; span. reverso. Ein Revers ist eine schriftliche Erklärung, wodurch eine Verpflichtung anerkannt und die Erfüllung derselben versprochen wird.

In Handelsplätzen, deren Rhede oder Ladeplatz vom Mittelpunkte des Geschäfts beträchtlich entfernt ist, herrscht der Gebrauch die Connoissemente gegen Revers zeichnen zu lassen. In einem solchen Revers verspricht der Ablader, falls seine Güter nicht an Bord gelangen sollten, den Schiffer seiner Verpflichtung entschlagen zu wollen. Hat aber der Schiffer die Connoissemente unterschrieben, so schützt ihn ein solcher Revers nicht gegen die Ansprüche des im Connoissement bezeichneten Empfängers, oder bei an Ordre ausgestellten Connoissementen gegen diejenigen des Inhabers eines solchen Connoissements. Der Schiffer wird also vorläufig die Ansprüche auf Lieferung des Inhalts befriedigen, oder Sicherheit stellen müssen, und der Revers kann nur gegen den Ablader zur Geltung kommen.

Hat ein Schiffer Anspruch auf Havarie grosse, so ist es gebräuchlich, daß die Empfänger der Ladung vor Empfangnahme der Güter einen Revers unterzeichnen, den sogenannten Havarie-Revers, der die Verpflichtung zur Zahlung des Beitrages zur Havarie grosse nach gesetzlich geschehener Aufmachung derselben enthält. Zwar ist im Connoissement schon diese Verpflichtung zu finden, doch ist jener Gebrauch namentlich bei Speditionsgütern sehr zweckmäßig, indem der Versender dadurch an den auf den Gütern haftenden Anspruch erinnert wird; was auch bei Einforderung der Fracht durch Quittirung des Connoissements „unter Vorbehalt der Havarie grosse" geschieht.

Rhede; engl. roads; franz. rade; span. rada. Das deutsche Wort Rhede wird hergeleitet von rhaiden, in Bereitschaft setzen; und somit scheint ursprünglich diejenige Oertlichkeit eines Flusses oder eines

Hafens, wo das Schiff zur Seereise bereit gemacht wurde, dadurch bezeichnet worden zu sein. Jetzt wird unter Rhede jeder in der Nähe der Seeküste befindliche, und wenigstens bei gewissen Winden Schutz gewährende Ankerplatz verstanden.

Rheder; engl. ship-owner; franz. armateur; span. naviero. „Rheder" ist gleichbedeutend mit Schiffseigenthümer. Eigner eines Schiffes oder eines Schiffsparts kann in der Regel jeder Staatsbürger werden, der überhaupt über sein Vermögen frei disponiren kann. Die Partikulargesetze enthalten darüber noch nähere Bestimmungen; so soll es nach preußischem Recht nach den Gesetzen und Verfassungen eines jeden Orts beurtheilt werden, wer Rhederei treiben könne; und wo diese Gesetze keine deutliche Entscheidung darüber geben, soll es nach der Befugniß, Handel zu treiben, beurtheilt werden, und wer die Rechte eines Kaufmanns gehörig erlangt hat, soll dadurch in der Regel zur Rhederei befugt sein. Nach spanischem Gesetze kann Jeder, der nach Landesgesetzen dazu befugt ist, Eigenthümer eines Schiffes werden, doch muß die Ausrüstung unter dem Namen und der direkten Verantwortlichkeit eines Rheders geschehen. Nicht naturalisirte Fremde können weder Schiffseigner noch Mitrheder werden. Rheder kann nur derjenige sein, der die Befugniß zum Handeltreiben besitzt.

Ueber die Eintheilungen eines Schiffes in Parte kommen gesetzliche Bestimmungen vor. In Frankreich sind die Theile auf 24, in England auf 64 festgesetzt. Die meisten anderen Staaten kennen jedoch solche Vorschriften nicht.

Wo mehrere zum Bau oder Ankauf eines Schiffes zusammentreten, mit dem Zweck dasselbe für gemeinschaftliche Rechnung entweder in eignen Geschäften oder zum Frachterwerb zu benutzen, da entsteht eine Rhederei. Bei allen die Rhederei betreffenden Angelegenheiten entscheidet Stimmenmehrheit nach der Größe des Antheils eines Jeden gerechnet, wobei der kleinste Part für eine Stimme gilt, und die größeren Parten nach diesem Verhältniß. Eine Rhederei kann jedoch während einer Reise nicht aufgelöst werden; soll nach dem Beschluß der Mehrheit das Schiff verkauft werden, so muß der Verkauf, falls die Minderheit es verlangt, öffentlich geschehen. Sonst genießen die gegen den Verkauf stimmenden Mitrheder den Vortheil des Vorkaufsrechts. Dem Schiffer, der Mitrheder ist, steht es bei seiner Entlassung frei, sein Part aufzugeben, das ihm nach einer von unparteiischen Sachverständigen vorgenommenen Schätzung bezahlt werden muß. Diese Vorschriften sind sämmtlich schon in älteren Seerechten, z. B. dem hanseatischen Seerecht, dem Consolato del Mare und anderen enthalten, und in die neuere Gesetzgebung, namentlich Preußens,

Hollands, Frankreichs und Spaniens übergegangen, was auch ganz erklärlich ist, da jene Bestimmungen aus der Natur der Sache hervorgehen.

Nach den Gesetzen aller Länder ist als Regel anzunehmen, daß der Rheder für alle an das Schiff gemachte Ansprüche nur so weit als verantwortlich gelten kann, als Schiff und Fracht reicht, insofern er keine persönliche Verbindlichkeit dabei übernommen hat. Ein Mitrheder haftet dann nur so weit sein Part reicht. Für die Zufälle einer Seereise haftet der Rheder in der Regel also nicht mit seinem am Lande befindlichen Vermögen. Doch ist damit nicht gesagt, daß er sich durch Abtretung von Schiff und Fracht überhaupt eines jeden Anspruchs entledigen kann; denn hatte er den besonderen Auftrag zu Anschaffungen für eine Reise gegeben, so haftet er persönlich für die Befriedigung des Gläubigers, wie das holländische Handelsgesetz 322 vorschreibt; nach preußischem Recht 1531 kann die Abtretung des Schiffes alsdann nicht mehr geschehen, wenn der Rheder dasselbe bereits auf eine neue Reise ausgeschickt hat. Auch haftet der Rheder für Schulden, welche der Schiffer während der Reise zum Besten des Schiffes und zu dessen Gebrauch contrahirt hat; und die Einrede des Rheders, der Schiffer habe seine Vollmacht überschritten, soll dabei nicht zur Geltung kommen. Bodmereischulden sind davon natürlich ausgenommen, denn bei der Bodmerei ist dem Gläubiger bereits ein Pfand gegeben, an das allein er sich zu halten hat. — In der englischen Kauffahrteischifffahrtsakte von 1854 wird die Haftungspflicht der Rheder wie folgt beschränkt: Für Güter ꝛc., die durch Feuer an Bord des Schiffes vernichtet worden, ist er nicht verbindlich. Ebenfalls nicht für Gold, Silber, Diamanten ꝛc., welche an Bord gestohlen werden, wenn nicht der Eigenthümer im Connoissement, oder dem Capitain oder Rheder durch schriftliche Aufgabe Beschaffenheit und Werth angezeigt hat. Ferner haftet er nur bis zum Werth von Schiff und Fracht in solchen Fällen, wo ohne seine Schuld an Bord seines Schiffes Jemand das Leben verliert oder beschädigt wird; wo Schaden oder Verlust an der Ladung entsteht; wo Verlust am Leben oder persönliche Beschädigung durch die mangelhafte Leitung seines Schiffes an Personen in einem anderen Fahrzeuge entsteht, oder dadurch andere Schiffe und Ladungen beschädigt werden. Doch soll im Fall von Verlust von Leben oder im Fall von Beschädigung eines Passagiers der Werth von Schiff und Fracht nicht geringer angenommen werden, als 15 £ pr. registrirte Ton. Rhedergut soll dabei auch als Fracht zahlend angesehen werden; Passagegeld soll auch gerechnet werden, ebenfalls Miethe für ein Schiff auf Zeit, ausgenommen wenn solche

Miethe erst nach sechs Monaten nach dem Verlust von Leben 2c. verdient wird. – Und die Verbindlichkeit des Rheder in obigen Fällen soll so sein, als hätte kein anderer Verlust oder Schaden stattgefunden. Die Haftungspflicht des Rheders soll durch ein Schwurgericht ermittelt werden. Schadenersatz für Leib und Leben wird festgestellt auf 30 £ für jeden einzelnen Fall. Diese Entschädigung genießt ein Vorzugsrecht.

So die bestehenden Gesetzen. Die Theoretiker sind abweichender Meinung über die Frage, wie weit ein Rheder verpflichtet sei, Forderungen zu befriedigen, die aus den Schicksalen seines Schiffes herrühren. Einige lassen den Rheder unbedingt nur bis zum Werth von Schiff und Fracht haften; was aber in manchen Fällen die größte Ungerechtigkeit sein würde. Andere lassen ihn eben so unbedingt über jenen Werth hinaus haften, was bei unverschuldetem Unglück eben so ungerecht sein würde. Noch Andere unterscheiden und lassen die Haftungspflicht des Rheders davon abhängen, ob er als solcher mit dem Gläubiger contrahirt. Diese letzte Ansicht ist von obigen die richtigere; aber um als Grundregel aufgestellt zu werden, ist sie zu unbestimmt gehalten; außerdem würde sie manchen Fall der persönlichen Verbindlichkeit des Rheders nicht einschließen. Am genauesten und zugleich am gerechtesten scheint das oben dargelegte englische Gesetz zu sein; darnach ist die Haftungspflicht die Regel, und die Ausnahmsfälle werden aufgezählt, in welchen sie auf den Werth von Schiff und Fracht zu beschränken ist. Denkt man sich nun die verschiedenen Ansprüche, die an einen Rheder, sei es wegen Lieferungen, Gage, mangelhafter Stauung u. s. w. gemacht werden können, so muß das englische Gesetz als sehr strenge erscheinen, wenn man es mit den Satzungen vergleicht, die auf dem Continent gelten.

Rhodisches Recht. Die Seegesetze von Rhodus, der Hauptstadt der Insel gleichen Namens im Mittelmeere, oder was man mit diesem Namen bezeichnet, denn nach Einigen sollen sie ein so hohes Alter nicht haben, und erst im siebenten Jahrhundert gesammelt worden sein, finden sich abgedruckt bei Engelbrecht. Es sind darin schon Vorschriften über den einem Passagier gebührenden Raum; führt er Geld bei sich, so muß er es dem Schiffer zur Aufbewahrung geben, sonst hat er keinen Anspruch auf Schadenersatz. Ferner über Seewurf; über Vermiethen von Schiffen; wer die Ladung nicht ins Schiff liefert, soll die halbe Fracht bezahlen, will der Kaufmann die Waaren wieder herausnehmen, so muß er die ganze Fracht bezahlen; über Fautfracht: die Fracht für das Fehlende soll nach dem gemachten Vertrage vergütet werden; über den Beitrag zum Seewurf und zur Havarie grosse: alles Gerettete soll beitragen; über Ansegelung: wenn ein Schiff bei Tage

ein vor Anker liegendes Schiff ansegelt, so muß aller verursachter Schaden von dem Schiffer und den Passagieren des ersten Schiffes getragen werden, und auch die Waaren müssen beitragen; über Bergelohn: für das aus einer Tiefe von 8 Cubiten (etwa 12 Fuß) Aufgefischte soll 1/3 gegeben werden, bei einer Tiefe von 15 Cubiten aber die Hälfte; für an den Strand Getriebenes und von dem was unter einem Cubit unter Wasser gefunden wird, der zehnte Theil.

Ricambio oder Rückwechsel; engl. re-exchange; franz. rechange; span. recámbio. Wird ein Wechsel nicht eingelöset, so kann nach Art. 53 der allgemeinen deutschen Wechselordnung der Regreßnehmer über den Betrag seiner Forderung einen Rückwechsel auf den Regreßpflichtigen ziehen. Der Forderung treten in diesem Falle noch die Mäklergebühren für Negozierung des Rückwechsels, so wie die etwaige Stempelgebühr hinzu. Der Rückwechsel muß auf Sicht zahlbar und unmittelbar (à drittura) gestellt werden. Der Regreßpflichtige ist nach Art. 54 nur gegen die Auslieferung des Wechsels, des Protestes und einer quittirten Retourrechnung Zahlung zu leisten verbunden.

Riga. Handelsstadt in Rußland, Ausfuhrhafen für Rocken, Hanf, Leinsaat rc. Münze, Maß rc. s. Rußland. Liegt an der Düna, deren Barre etwa 12 bis 13 Fuß Wasser hat. Schiffe von größerem Tiefgang bleiben in Bolderaa. Ballast darf nur bei Poderage gelosset werden.

Unkosten eines englischen Schiffes von 173 Tons Reg.:

Hafenabgabe und Lootsgeld, mit Ballast einkommend und mit Ladung ausgehend	S.-R.	167. 73
Adreß-Commission außerdem	„	21. —

Stauerlohn ist nicht darin begriffen.

Rimesse, Remesse; engl. remittance; span. remesa. Siehe Remittiren.

Rio de Janeiro. Hauptstadt des Kaiserreichs Brasilien.

Tonnengeld für Schiffe mit Ladung einkommend und ausgehend	900 Rees pr. Ton.
entweder mit Ballast ankommend oder ausgehend	450 „ „ „
beide Male mit Ballast	300 „ „ „
in „Franquia“ einklarirend (d. h. wenn beim Ausklariren die Bestimmung nach mehreren Häfen Brasiliens gegeben war) oder für Ordre, Wasser oder Proviant einlaufend, einerlei ob beladen oder in Ballast	300 „ „ „

Anlaufen in Nothfällen, vorausgesetzt daß nichts gelandet oder geladen wird, ist frei von Tonnengeld.

Schiffe, die in irgend einem brasilianischen Hafen gelosset oder geladen haben, können während derselben Reise in irgend einen andern brasilianischen Hafen frei von Tonnengeld einlaufen.

Schiffe, die in Ballast von irgend einem brasilianischen Hafen einklariren, können während derselben Reise in allen und jedem Hafen des Kaiserreichs frei von Tonnengeld einlaufen, vorausgesetzt daß an einem solchen Platz keine Ladung eingenommen werde.

Leuchtfeuergeld: 100 Rees pr. Ton.

Commission für	Verschaffen von Fracht oder Einkassiren	2½	pCt.
"	" Auszahlungen gewöhnlicher Schiffsausgaben	2½	"
"	" desgleichen in Havariefällen mit Vorschuß	5	"
"	" Lossen und Laden von Gütern	1	"

Risiko; engl. risk; franz. risque; span. riesgo. Risiko ist gleichbedeutend mit Gefahr (s. diesen Artikel). In der Geschäftssprache pflegt jedoch der Gegenstand selbst, auf welchen versichert werden soll oder der versichert worden ist, durch obigen Ausdruck bezeichnet zu werden; ein gutes Risiko bietet z. B. ein Schiff erster Classe; ein vorzüglich gutes Risiko, wenn dies Schiff die betreffende Reise innerhalb der guten Jahreszeit vollenden kann. — Auch die gezeichnete Summe wird ein Risiko genannt. Ein Versicherer läuft ein Risiko von 6000 ℛ︀, wenn er diese Summe auf ein Schiff oder dessen Ladung gezeichnet hat.

Ristorno; engl. return of premium; franz. restourne. Im engeren Sinne bedeutet Ristorno die Rückerstattung, Rückzahlung (der Assekuranzprämie). Doch wird die mittelst Zurückgabe der Prämie geschehene Aufhebung des Assekuranzvertrages ebenfalls durch obigen Ausdruck bezeichnet.

Das Ristorno tritt ein: 1) wenn der versicherte Gegenstand der Gefahr, gegen welche versichert wurde, gar nicht ausgesetzt ward. Also wenn die Reise nicht angefangen, oder wenn die Ladung nicht verschifft wurde.

Ferner: 2) wenn irriger Weise derselbe Gegenstand mehr als einmal versichert worden ist, so kann die spätere Versicherung ristornirt werden.

Endlich: 3) wenn mehr versichert wurde, als das versicherbare Interesse beträgt.

In allen diesen Fällen behält der Versicherer jedoch einen Theil der Prämie, es müßte denn beim Abschluß der Versicherung anders bedungen sein. Dieser einbehaltene Theil der Prämie beträgt gewöhnlich ½ oder ¼ pCt. von der gezeichneten Summe, und ist als eine Entschädigung für gehabte Mühe anzusehen.

Die Gesetze kennen nur die oben angegebenen Fälle, in welchen die Prämie zurückgefordert werden kann. Eine andere Art von Ristorno ist die, wo beim Abschluß einer Versicherung bedungen wird, daß ein Theil der Prämie zurückgegeben werden soll, wenn eine bestimmte Art von Gefahr entweder nicht eintritt, oder wenn sie durch einen oder den andern Umstand wesentlich verringert wird; oder wenn die Reise beendigt wird, ohne daß der Versicherer für Schaden in Anspruch kommt. Diese Art von Ristorno pflegt am häufigsten in Kriegszeiten vorzukommen, wo für Segeln unter Convoye eine theilweise Rückgabe der Prämie ausbedungen wird; es ist dies aber eigentlich ein Stipuliren der Prämie, denn es könnte eben so gut bedungen werden, daß z. B. 4 pCt. Prämie zu zahlen sei, wenn das Schiff unter Convoye gehe, und 8 pCt., wenn es ohne solchen Schutz segele, als umgekehrt die Rückgabe von 4 pCt. für gehabte Convoye.

Der leichteren Uebersicht wegen führen wir diejenigen Gesetze, welche vom Ristorno handeln, nach obiger Reihenfolge der verschiedenen Fälle, in welchen sie zur Anwendung kommen, wie nachstehend an:

1) Nach den Bremer Bedingungen §. 69 kann der Versicherte in allen Fällen, wenn der Risiko des Versicherers noch nicht angefangen hat und die versicherte Reise rückgängig wird, die Annullirung der Police und die Rückgabe der bezahlten Prämie unter Abzug von ¼ pCt. von der versicherten Summe fordern.

Der Hamburger Plan von 1853 knüpft im §. 81 an die Befugniß zu ristorniren die Bedingung, daß die vorgehabte Reise wegen unvermutheter Arrestirung des Schiffes durch die Obrigkeit des Landes oder der Stadt, oder wegen plötzlicher Kriegserklärung oder Seeräuberei verhindert sein müsse. (Dies sind die im angezogenen Artikel des Stadtbuchs angegebenen Ursachen, denn die darin auch benannte Eisesnoth ist hier ausgeschlossen.) Doch tritt das Ristorno nur dann ein, wenn der Versicherer keine Gefahr gelaufen hat; ist dies der Fall gewesen, so ist die Prämie nach Billigkeit zu reguliren.

Nach preußischem Recht §. 2333 ff. muß der Versicherer die bereits erhaltene Prämie, wovon er jedoch ½ pCt. vom versicherten Capital abziehen kann, zurückzahlen: wenn der Assekuranzcontrakt ohne Schuld des Versicherten rückgängig wird, und also gar keine Gefahr gelaufen ist. Beträgt die Prämie selbst nicht über 2 pCt., so kann nur ein Viertel der Prämie abgezogen werden.

Ferner kann ristornirt werden, wenn der Versicherte die Unternehmung aus erheblichen Gründen gänzlich einstellt; auch alsdann, wenn wegen vorgekommener Zufälle und Hindernisse die Unternehmung gänzlich unterbleibt.

Der §. 635 des holländischen Handelsgesetzbuchs bestimmt, daß die Versicherung durch Einstellung der Reise, bevor der Versicherer angefangen hat, eine Gefahr zu laufen, außer Kraft tritt. Die Prämie wird unter Abzug von ½ pCt. von der versicherten Summe, oder wenn die Prämie weniger als ½ pCt. beträgt, unter Kürzung der halben Prämie zurückgegeben. Wird aber die Reise eingestellt, nachdem die Gefahr bereits angefangen hatte, doch ehe das Schiff auf der letzten Ausklarirungsstelle den Anker oder die Taue losgemacht hatte, so genießt der Versicherer nach §. 636 ein Procent von der versicherten Summe; beträgt aber die Prämie weniger, so behält er sie ganz.

2) Bei Doppelversicherungen.

Die Bremer Bedingungen sagen darüber im §. 71: „Falls ein und derselbe Gegenstand doppelt oder mehrfach versichert worden, so ist jede Versicherung darauf ungültig, die Prämie aber dennoch zu bezahlen. Ist solches jedoch unvorsätzlich geschehen, so bleibt die zuerst geschlossene Versicherung in Kraft, und die spätere wird gegen ¼ pCt. Vergütung ristornirt, vorausgesetzt daß der Versicherte genügende Beweise der früheren Versicherung beibringt.

Aehnlich ist der §. 80 des Hamburger Plans, so wie §. 2007 und 2008 des preußischen Rechts.

3) Wenn zu viel versichert worden ist.

Darüber enthalten die Bremer Bedingungen im §. 72 die folgende Vorschrift:

„Wenn mehr versichert ist, als wofür im Fall von Schaden der Versicherer hätte in Anspruch genommen werden können, so wird das Mehrere gegen ¼ pCt. Vergütung an den Versicherer ristornirt. Versicherungen von demselben Tage ristorniren im gleichen Verhältniß.“

Der Hamburger Plan gestattet im §. 78 in diesem Fall den Ristorno unbedingt nur bei nicht taxirten Policen; war die Police taxirt, so muß der Versicherte darthun, daß er an einer geringern Quantität Güter als der in der Police angegebenen Interesse gehabt habe, und er muß ferner die Veranlassung des geschehenen Irrthums nachweisen können, um auf Ristorno Anspruch zu haben.

Einige Gesetzesstellen, die vom Ristorno handeln, jedoch nicht unter die obigen Hauptabtheilungen zu bringen waren, sind folgende:

Die Bremer Bedingungen §. 70 bestimmen, daß nach Anfang der Gefahr die Aufhebung der Versicherung nicht mehr verlangt werden kann; wünscht der Versicherte sie, so muß er sich darüber und über den zurückzugebenden Theil der Prämie mit dem Versicherer verständigen. Nach den Vorschriften des Hamburger Plans kann eine Ver-

sicherung aus dem Grunde, daß sie später zu einer geringern Prämie zu erhalten wäre, durch Ristorno nicht aufgehoben werden. — Der Ristorno ist bei europäischen Reisen in Jahresfrist nach Beendigung der Reise, bei außereuropäischen aber innerhalb zwei Jahren zu fordern. Bei Zeitversicherungen oder combinirten Reisen findet der Ristorno niemals statt.

Nach preußischem Recht kann auch der Versicherer ristorniren und zwar nach §. 2135 ff. in dem Fall, wenn durch Schuld des Versicherten die Abreise verzögert wird und dadurch eine Vermehrung der Gefahr eintritt. Hatte der Versicherte die nach Abrede in verschiedene Schiffe zu verladenen Waaren in einem Schiff versandt, und von dieser Aenderung den Versicherer noch vor Abgang des Schiffes benachrichtigt, so hat dieser die Wahl, ob er bei der Versicherung bleiben oder davon ganz abgehen will; wählt er letzteres, so findet das Ristorno statt. Eben dieses gilt, wenn der Versicherte Waaren, die nach der Abrede mit Einem Schiffe versendet werden sollen, in mehrere Schiffe vertheilt und den Versicherer noch vor der Abreise davon benachrichtigt. Ferner ist dem Versicherten gestattet zu ristorniren, wenn von den versicherten Waaren ein Theil zurückbleibt und er davon, sobald er es in Erfahrung bringt, den Versicherer benachrichtigt.

Von imaginairem Gewinn soll nur dann Ristorno gefordert werden dürfen, wenn die Unternehmung ohne Schuld des Versicherten unterbleibt. — Bei einer combinirten Reise und eingetheilter Prämie findet das Ristorno in Ansehung derjenigen Prämien statt, welche für Orte bestimmt waren, wohin das Schiff oder Gut nicht wirklich gegangen ist.

Rotterdam. Hafen und Handelsstadt in Holland, an der Maas. Rechnungsart s. Amsterdam.

Getreide: Last à 30 Sakken oder Mudden; 1 Sack = 1 franz. Hektoliter.

Rubel; engl. ruble; franz. rouble; span. rublo. Der Rubel zu 100 Kopeken ist die Rechnungsmünze in ganz Rußland. Der Silberrubel hat einen Werth von 68 ⅓ Groten in Bremen, 34⅙ Sch. Bco. in Hamburg, 32¼ Sgr. in Preußen, 3,99 Franken in Frankreich, 42,2 Pence in England, 187 Cents in Holland.

Wechselzahlungen geschehen in Banco Rubel. 1 Silberrubel wird bei Zollabgabe zu 350 Kop. Bco. gerechnet. S. St. Petersburg.

Rückzollgüter; engl. debenture-goods. Dies sind solche Güter, für welche bei der Ausfuhr der dafür bereits bezahlte Eingangszoll ganz oder theilweise zurückerstattet wird.

Rundholz; engl. spars; franz. mâture; span. arbeladura. Im Schiffswesen werden sämmtliche zur Bemastung gehörende Stengen,

Raaen, Untermasten nebst Bugspriet mit dieser Bezeichnung zusammengefaßt. Wenn Rundhölzer abbrechen oder einen Bruch bekommen, so wird dies, wenn das Besichtigungsattest nicht das Gegentheil darthut, als durch die Gewalt der Elemente verursacht angesehen, und der Schaden gehört zur Havarie partikulaire. Rundhölzer die zur Rettung von Schiff und Ladung von ihrem gehörigen Platz weggekappt werden, sind in Havarie grosse zu ersetzen. Die von dem Versicherer zu leistende Vergütung betreffend, so kommt es zunächst darauf an, ob ein Schiff gegen alle Seegefahr versichert ist, und dann auf die Größe des Schadens: Partikularschäden unter drei Procent sind bei den meisten Versicherungsgesellschaften von der Vergütung ausgeschlossen. S. Havarie.

Rupie; engl. rupee; franz. roupie.

1) Eine ostindische Silbermünze. Die Rupie von Batavia ist ²/₃ ℛ Preuß. Courant.

2) Eine ostindische Goldmünze. Die Rupie (Mohur) von Batavia von 1783 ca. 10 ℛ Gold.

Die von 1797 ca. $9\frac{1}{2}$ ℛ; desgl. von Bengalen, alte Siccas Rupie $10\frac{1}{3}$ ℛ, neue do. $10\frac{1}{4}$ ℛ; desgl. von Bombay, alte Rupie $9\frac{1}{4}$ ℛ, neue do. 9 ℛ.

3) Eine ostindische Rechnungsmünze.

Bengalen: Sicca Rupie à 16 Annas à 12 Pices = $\frac{2}{3}$ ℛ Pr. Crt.
Courant Rupie à 16 Annas à 12 Pices = $\frac{3}{5}$ ℛ Pr. Crt.

Bombay: Rupie à 4 Quarters à 100 Rees, oder zu 16 Annas oder zu 50 Pices, werth ca. 19 Sgr. Pr. Crt.

Cochin: Rupie à 16 Annas oder 20 Fanams, ca. 19 Sgr.

Madras: Rupie à 16 Annas oder 12 Fanams, ca. 19 Sgr.

Pondichery: Rupie à 8 Fanams, ca. 19 Sgr.

Tranquebar: Rupie à 8 Fanams, ca. 20 Sgr.

Rusefracht; engl. freight by the great. Die für ein Schiff in Einer Summe bedungene Fracht, im Gegensatz zu der Lasten- oder Tonnenweise bedungenen. — Hat ein Schiffer die Wahl zwischen beiden, und will er ermitteln, welche Berechnungsweise die annehmbarste ist, so muß er vor allen Dingen wissen, welches Quantum der an dem betreffenden Platz zu verschiffenden Artikel sein Schiff laden kann; ferner muß er die gangbaren Frachtsätze kennen. Eine Uebersicht des Cubikinhalts der vornehmsten Stapelartikel findet man unter dem Art. Frachttarife.

Russland.

Rechnungsart: Rubel zu 100 Kopeken.

Silberwerth: 1 Rubel = 42,2 Pence in England, 3,99 Francs in Frankreich, $34\frac{1}{6}$ Schill. Bco. in Hamburg, 187 Cents in den

Niederlanden, 85 Schill. Species in Norwegen, 652 Reis in Portugal, 32¼ Sgr. in Preußen, 33⅓ Schill. Species in Schweden, 14,9 Real de Vellon in Spanien.

Papiergeld: 1 Rubel Silber gilt 370 Kopeken mehr oder weniger in Papier.

Maß: 100 Arschinen (Ellen) = 106,680 Berliner, 223,011 Bremer, 113,351 dänische Ellen, 71,148 französische Meter, 59,294 französische Aunes, 77,818 Londoner Yards, 119,832 schwedische Ellen, 83,905 spanische Varas.

Getreide: 1 Last = 16 Tschetwert; 1 Tschetwert = 3,5399 Berl. Scheffel, 2,6266 Bremer Scheffel, 5,8660 Constant. Kilo, 1,3985 dänische Tonnen, 1,9455 franz. Hektoliter, 1,8463 Hamb. Scheffel, 0,6693 Londoner Quarter, 1,9455 niederl. Sack, 2,9856 Rigaer Lof, 1,1802 schwed. Tonnen.

In Bremen rechnet man, daß 14½ Tschetwert, mitunter auch schon 14¼ Tschetwert eine Bremer Last liefern.

Flüssigkeit: 1 Wedro oder Eimer = 8 Kruschki. 100 Kruschki = 158,691 franz. Litre, 34,838 engl. Gallon.

Gewicht: 1 Berkowitz, 10 Pud oder 400 Pfund.

100 ℔ russisch =	82,043 Bremer ℔.	72,467 Constant. Rottel.
	81,906 dänische ℔.	40,906 franz. Kilogr.
	84,444 Hamb. ℔.	89,112 Lissaboner.
	90,190 engl. ℔.	40,906 niederländ.
	97,827 Rigaer ℔.	96,582 schwed. Victual.
	88,907 spanische.	120,260 „ Eisen.

Russisches Seerecht. Die Grundlage des in den Ostseeprovinzen geltenden ist das hanseatische Seerecht. Hanseatische Kaufleute gründeten bekanntlich Riga, die älteste Seehandelsstadt im nördlichen Theil des jetzigen Rußlands, und das Rigaische Recht, welches sich an das hanseatische Seerecht anschloß, ist noch in Geltung. Außerdem existirt ein im Jahr 1782 veröffentlichter russischer Seerechtscodex, und wo dieser nicht ausreicht, soll zur Aushülfe das preußische Seerecht zur Anwendung kommen. (Vergl. Kaltenborn 1. 42.)

Sackhauer; engl. matchet; span. machéte. So werden große, etwas säbelartig geformte, roh gearbeitete Messer genannt, die von den Arbeitern in den Plantagen gebraucht werden.

Sie gehören zur Kriegscontrebande. (S. d. Artikel.)

Saldo, Bilanz; engl. balance; franz. bilan; span. remate (de una cuenta). In der doppelten Buchhaltung heißt so die Summe, welche die eine Seite des Contos mit der gegenüberstehenden ausgleicht. Steht

z. B. im Credit 1000 ℳ und im Debet 1200 ℳ, so wird beim Abschluß des Contos unter der Bezeichnung „Per Saldo“ 200 ℳ dem Credit zugezählt, und diese Ausgleichungssumme wird alsdann ins Debet auf die neue Rechnung übertragen.

Salpeter; engl. saltpeter; franz. salpêtre; span. salitre nitro. In Bezug auf Seeversicherungen ist zu bemerken, daß Salpeter allenthalben zu den Gegenständen gehört, die, wenn nicht ausdrücklich eine bessere Condition ausbedungen wurde, „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall“ gelten. — Salpeter gehört ferner zur Kriegscontrebande (s. d. Art.)

Salz; engl. salt; franz. sel; span. sal. Viele Versicherungsgesellschaften verlangen bei Versicherungen auf Casko oder Frachtgelder unter andern auch die Anzeige, wenn ein Schiff Salzladung an Bord hat. Der Ursprung dieser gesetzlichen Vorschrift ist wohl darin zu suchen, daß einmal Salz eine vergleichsweise unbequeme Ladung ist, also ein starkes Schlingern und Arbeiten des Schiffes verursacht, was namentlich bei alten Schiffen leicht zu Unfällen führen kann; und dann in Betreff der Fracht, die in der Regel nach ausgeliefertem Maß berechnet wird, weil Salz bei etwaigem schweren Leck des Schiffes wegschmilzt; auch weil der Einkaufswerth so gering ist, daß es im Fall von Havarie grosse wenig dazu beiträgt, während die Unkosten der Entladung und Aufbewahrung im Nothhafen verhältnißmäßig groß sein würden. Vergl. Bremer Bedingungen §. 45, Hamburger Plan §. 18, wornach die Unterlassung dieser Anzeige die Folge hat, daß der Versicherer in allen Fällen (selbst beim Totalverlust, wie die Bremer Bedingungen ausdrücklich sagen) nur die Hälfte des Schadens bezahlt.

Nach preußischem Recht 2052 muß bei Frachtversicherung auf Salz angezeigt werden, ob die Fracht für das eingenommene oder das auszuliefernde Maß festgesetzt sei, widrigenfalls das letztere angenommen und darnach die Vergütung geleistet wird.

Das holländische Handelsgesetzbuch enthält im §. 643 nur die Bestimmung, daß bei Versicherungen auf flüssige Waaren und auf Salz und Zucker der Versicherer nicht für Schaden durch Leckage und Wegschmelzen haftet, es sei denn daß solcher durch Schiffbruch, Stoßen, Stranden oder Lossen im Nothhafen entstanden ist.

Nach Obigem kann darüber Zweifel entstehen, ob eine theilweise Salzladung auch angezeigt werden müsse. Um aber sicher zu gehen, empfiehlt es sich bei Verladung eines irgend erheblichen Quantums davon Anzeige zu machen, oder bei solchen Fahrten, auf denen Beiladung von Salz vermuthet werden kann, bei der Versicherung von

Casko und Frachtgelder es auszubedingen, daß kein Rechtsnachtheil aus der Beladung des Schiffes mit Salz entstehen solle. Salz wird immer nur mit der Clausel: frei von Beschädigung außer im Strandungsfall, versichert.

St. Thomas. Hafen- und Handelsstadt auf der gleichnamigen, Dänemark gehörenden westindischen Insel.

Unkosten eines von Angostura mit Havarie eingelaufenen Schiffes von 120 Rockenlasten.

Bestand der Ladung: 1362 Körbe Taback, 100 Sack Caffee, 47 Ballen Baumwolle, 1260 Stück Häute; Werth R. 15,285.

Hafenunkosten $ 115. 08, Hafenmeister 15. 36	$ 130. 44
Notar für Protest und Verklarung 37. 80, Besichtigungsgebühren 64. —	„ 101. 80
Bootmiethe beim Lossen 24. —, Arbeitslohn für Lossen und Laden 86. —	„ 110. —
Gerichtskosten von Besichtigungsattest	„ 40. 41
Lagermiethe und Unkosten am Lande beim Lossen und Laden	„ 218. 19
Ausgangszoll (1 pCt.)	„ 124. 68
Feuerassekuranz 1/4 pCt.	„ 31. 17
Commission für Auszahlung 5 pCt.	„ 37. 83
„ vom Werth der Ladung $ 12,468. 24, 5 pCt.	„ 623. 41
	$ 1417. 93

1845. Helgenkosten 70 Cents pr. Ton, und Liegegeld 20 Cents pr. Ton und Tag.

San Miguel, St. Michael. Eine der Azoren, mit der Haupt- und Hafenstadt Punta del Gado.

Rechnungsart 2c. wie unter Lissabon.

Hauptstapelplatz von Südfrüchten, besonders für den englischen Markt.

Savannah. Hafen des Staates Georgia, Vereinigte Staaten von Amerika.

Ausfuhrplatz für Baumwolle, Reis und Fichtenholz.

Münzen, Maße 2c. wie bei Newyork.

Schiffe von 14 Fuß Tiefgang können bis zu den Wharfs der Stadt gelangen. Größere bleiben 3 engl. Meilen unterhalb derselben.

Lootsgeld bis zur Stadt:

Schiffe von 10 Fuß Tiefgang	$ 18. 30
„ „ 11 „ „	„ 21. 30
„ „ 12 „ „	„ 25. 80
„ „ 12 1/2 „ „	„ 28. 50

Schiffe von 13 Fuß Tiefgang .... $ 31. 35
" " 15 " " .... " 40. 95.
Kajegeld 1½ $ pr. Tag.

Schaden; engl. loss; franz. perte; span. daño. Bei der Versicherung gegen die Gefahren, welchen Schiffe und Güter auf Seereisen ausgesetzt sind, kommen die Versicherer nur dann in Anspruch, einen Schaden zu ersetzen, wenn derselbe zu denjenigen Schäden gehört, welche sie laut Police versprochen haben zu vergüten. Um also beurtheilen zu können, ob ein Anspruch an die Versicherer stattfindet, ist zunächst die Natur des Schadens und dann die Größe desselben ins Auge zu fassen. Denn manche Schäden, z. B. die durch Kriegsmolest, oder die durch theilweise Beschädigung der Waaren entstehen, sind mitunter ausdrücklich von der Vergütung ausgeschlossen; und den zweiten Punkt betreffend, muß überall jeder Partikularschaden gewisse Procente erreichen, die bei den verschiedenen Versicherungsgesellschaften für die vielen Gegenstände der Versicherung auf verschiedene Weise festgesetzt sind. Das Nähere darüber ist in dem Artikel Havarie nachzulesen.

Hier noch einige allgemein geltende Grundregeln, die bei Schäden und Schadenforderungen zur Anwendung kommen.

1) Sobald der Versicherte Kunde von einem entstandenen Schaden erhält, muß er dem Versicherer Anzeige davon machen. — 2) Wer Schadenersatz fordert, muß beweisen können, daß er Schaden erlitten hat. — 3) Ist der Schaden durch eigenes Verschulden des Versicherten entstanden, so leistet der Versicherer keine Vergütung. — 4) Ist der Schaden durch Verschulden eines Dritten entstanden, so muß der Versicherte sich zunächst an diesen halten. — 5) Die Bezahlung einer Schadenvergütung geschieht direkt an den Versicherten oder an denjenigen Inhaber der Police, der mit Bewilligung der Versicherer in die Rechte des Versicherten getreten ist.

Ueber Nr. 1 ist wenig zu sagen. Selbst wenn es keine ausdrückliche gesetzliche Vorschriften darüber gäbe, müßte man den Versicherten schon für verpflichtet erachten, die Kunde von einem dem versicherten Schiff oder Gut zugestoßenen Unglück sobald als möglich dem Versicherer mitzutheilen, denn dieser ist nächst dem Versicherten am meisten dabei interessirt, und es ist daher ein ganz berechtigtes Verlangen, wenn der Versicherer über seine eigenen Interessen ohne Verzug in Kenntniß gesetzt sein will, um möglicherweise mit Rath und That zu helfen.

Die Gesetze schreiben übrigens eine solche Anzeige fast überall vor; nach den Bremer Bedingungen §. 56 soll die Anzeige schriftlich gemacht werden; ebenfalls zufolge des Hamburger Plans §. 128

und 29, und ist der Versicherer alsdann verpflichtet, wenn es verlangt wird, den Empfang der Anzeige zu bescheinigen; auf Reisen innerhalb Europa muß die Anzeige eines Schadens binnen Jahresfrist, außerhalb Europa in zwei Jahren, vom Tage des geschehenen Unglücks zu rechnen, gemacht werden, und zwar bei Verlust der Forderung. Aehnlich nach preußischem Recht §. 2164. Holländisches Handelsgesetz 654: Auf Verlangen sollen Abschriften oder Auszüge der Briefe, worin die Nachricht steht, den Versicherern zugestellt werden. Span. H.=G. 877, franz. H.=G. 374: innerhalb drei Tagen nach Empfang der Nachricht.

Nr. 2. Beweis des erlittenen Schadens. Dieser Beweis zerfällt in zwei Theile: erstlich ist darzuthun, daß derjenige, der Schadenersatz fordert, ein Interesse an dem beschädigten Gegenstande hat (s. d. Art. Interesse), und zweitens, daß wirklich ein Schaden vorliegt. Dieser letztere Theil des Beweises ist in der Regel durch Verklarung des Schiffers und seiner Schiffsmannschaft, durch Besichtigungs=, Taxations= und Verkaufs=Atteste, oder wenn der Schaden ein Casko betrifft, durch Rechnungsbelege über die Reparatur, eventuell den Verkauf des Schiffes zu führen. S. Attest, Havarie, Verklarung. Einige hieher gehörige gesetzliche Vorschriften sind folgende:

Bremer Bedingungen 57: Jeder Schaden, dessen Ersatz von dem Versicherer gefordert wird, muß nicht nur genügend erwiesen werden, sondern der Versicherte muß auch sein Interesse oder dasjenige seines Committenten an den versicherten Gegenständen, so wie im letzteren Falle zugleich den Auftrag zur Versicherung nachweisen.

Hamburger Plan 131—33. Aehnlich wie oben; die gedruckte Clausel der Police, daß der Versicherte im Schadensfalle nur die Police zu produciren habe, soll ihn nicht vom Beweise des Schadens, der Verladung und des Interesse entbinden, nur wenn diese Clausel auch noch schriftlich hinzugefügt worden, ist der Versicherte vom Beweise der Verladung und des Interesse befreit.

Preußisches Recht §. 2169. Der Versicherte muß darthun, daß die versicherten Gegenstände wirklich der Gefahr ausgesetzt gewesen sind, daß und welcher Verlust und Schaden entstanden, und wie viel derselbe betrage.

Holländisches H.=G. 250. Wer kein Interesse hat, kann keine Entschädigung fordern. — Eine Verpflichtung des Versicherten zur Beibringung des Schadenbeweises ist direkt nicht vorgeschrieben, doch enthält der §. 681 die Bestimmung unter 5. daß die Assekuranz=Mäkler verpflichtet sind, bei einem Schadenersatz dem Versicherer nebst der Schaden=

rechnung ein durch sie (die Mäkler) gezeichnetes Verzeichniß von allen Papieren und Beweisstücken, die als Rechtfertigung dieser Schadenrechnung dienen, zuzustellen.

Nr. 3. Bei Schaden durch eigenes Verschulden des Versicherten leistet der Versicherer keine Vergütung.

Ob der Schuld des Versicherers eine betrügerische Absicht, oder nur ein Versehen zum Grunde lag, macht bei der Entscheidung der Frage, ob eine Vergütung für entstandenen Schaden zu leisten ist, keinen Unterschied. Auch die Art des Versehens kommt dabei nicht in Betracht, sei es nun, daß ein Schiff bei der Abfahrt nicht in seetüchtigem Zustande war, oder daß es im Auftrage des Rheders eine Blockade zu brechen, oder die Zollgesetze zu umgehen suchte. Der Assekuradeur ist in allen Fällen, wo durch Schuld des Versicherten ein Schaden entsteht, vom Ersatze frei.

Ferner gilt es dem Assekuradeur gleich, ob das Versehen dem Versicherten selbst, oder einer in dessen Auftrage handelnden Person zugeschrieben werden muß. War der Schiffer allein Schuld, so kommt es auf die Bestimmungen der Police an, ob der Assekuradeur für Versehen desselben haftet.

S. auch d. Art. Baratterie; Versehen.

Die Bremer Bedingungen §. 58 befreien den Versicherer von Schaden, der „durch eigenes Verschulden des Versicherten, dessen Commissionairs oder Cargadeurs entstanden ist.“

Im Hamburger Plan fehlt diese generelle Vorschrift; dagegen enthalten einzelne Artikel gewisse den Versicherer von Anspruch befreiende Bestimmungen; so z. B. §. 44, wenn die Entlossung über Gebühr verzögert, oder ohne Noth Güter wieder gelosset werden, haftet der Versicherer für keine Gefahr. §. 58. Wenn Ablader, Empfänger oder Eigner, oder mit dem Wissen derselben der Schiffer, gegen die Zollgesetze handeln, oder wenn die gehörigen Verladungs- und Schiffsdokumente fehlen, so ist der Versicherer für daraus entstehenden Schaden nicht verantwortlich, insofern die Anhaltung des versicherten Gegenstandes wegen geschah. — (Nach §. 62 ist aller Schaden, der durch des Schiffers Schuld und Versehen entsteht, zu Lasten des Assekuradeurs, doch bleibt diesem der Regreß an den Schiffer.)

Das preußische Recht handelt im §. 2209 ff. vom Umfang der Gefahr des Versicherers: derselbe haftet für den Schaden, wenn das versicherte Schiff oder Gut wegen des von einem Dritten, der die Stelle des Versicherten nicht vertritt, ohne des letzteren Vorwissen getriebenen Contrebandehandels, unrichtiger Deklaration ꝛc. angehalten und einge-

zogen wird. Auch wenn die versicherten Waaren wegen eines dem Versicherten unbekannt gewesenen Verbots außerhalb Landes confiscirt werden; doch muß der Versicherte seine Unkenntniß eidlich erhärten können. — Aller Schaden der durch Schuld eines nicht die Stelle des Versicherten vertretenden Dritten entstehet, ist zu Lasten des Versicherers, welcher dagegen seinen Regreß an den Urheber des Schadens zu nehmen hat. Er haftet für Versehen des Schiffers; hat aber der Rheder bei der Auswahl des Schiffers ein grobes Versehen begangen, so kann er keinen Ersatz vom Versicherer für den durch den Schiffer verursachten Schaden fordern. Dies findet auch statt, wenn ein Befrachter bei Auswahl des Schiffes ein grobes Versehen begangen hat.

Nach holländischem Handelsgesetz 637 ff. haftet der Versicherer für Schaden, der durch Nachlässigkeit, Versäumniß oder Betrügerei des Schiffers entstanden ist; und überhaupt für alle von außen kommende Unfälle. Ausnahmen werden bei Versicherung des Schiffes durch willkürliche Veränderung der Reise und bei der von Frachtgeldern außerdem durch Verwechselung des Schiffes begründet, und zwar in beiden Fällen, wenn der Schiffer auf eigenen Antrieb oder im Auftrag der Rheder so handelte. Bei Gütern gilt dasselbe, wenn der Versicherte um solche Veränderung der Reise oder des Schiffes wußte oder Auftrag dazu gab. Ferner ist der Versicherer von Casko und Frachtgeldern frei von Schaden, der durch die Betrügerei des Schiffers verursacht worden ist; es müßte denn in der Police anders bedungen sein. Dies kann jedoch nicht bedungen werden, wenn der Schiffer der einzige Eigner des Schiffes ist, oder für soweit er Antheil darin hat. Ebenfalls ist der Versicherer frei von Schaden durch Betrug des Schiffers bei Versicherung auf Güter, die den Eignern des Schiffes, worin sie geladen sind, gehören, selbst wenn der Versicherte unschuldig ist; es müßte denn das Gegentheil durch die Police bedungen sein. — Schaden, der durch eigenes Verschulden des Versicherten entsteht, ist auch hier, nach §. 276, nicht zu Lasten des Versicherers.

Auch in England und Amerika gilt als Regel, daß der Versicherte nicht gegen seine eigenen Versehen durch den Assekuradeur gedeckt werden kann. In Betreff solches Schadens aber, der durch Versehen oder Nachlässigkeit Dritter im Auftrag des Versicherten handelnder Personen, z. B. seines Agenten, Factors, Supercargos, Capitains, entsteht, wird die Verantwortlichkeit des Assekuradeurs darnach zu beurtheilen sein, ob die nächste Ursache des erlittenen Schadens zu den vom Versicherer übernommenen Gefahren gehört oder nicht. So wurden die Versicherer in folgenden Fällen condemnirt:

Ein Schiff war gegen Feuersgefahr, Baratterie des Schiffers und alle andern Gefahren versichert. Es fror ein, und gerieth durch Nachlässigkeit des Schiffers in Brand. Hier war die nächste Ursache des Schadens die Feuersbrunst, die entferntere Ursache aber die Nachlässigkeit des Schiffers. — Böte und Güter darin waren versichert worden. Durch Nachlässigkeit der Mannschaft entstand ein Verlust. Da aber die unmittelbare Ursache die Gewalt der Elemente war, so mußten die Versicherer bezahlen. — War aber ein Versehen des Schiffers die direkte und nächste Ursache des Schadens, so wurden die Versicherer (auf Casko und Fracht, denn die Verbindlichkeit der Versicherer auf Ladung ist nicht so enge begrenzt) freigesprochen. Namentlich in solchen Fällen, wo der Schiffer eine Blockade zu brechen versucht; wo er es versäumt, sich die nöthigen Schiffspapiere zu verschaffen; wo das Versehen der Art ist, daß eine grobe Unkenntniß seines Berufs sich daraus erkennen lässet.

Nr. 4. Bei Schaden, der durch Verschulden eines Dritten entsteht, muß der Versicherte sich zunächst an diesen halten.

Wir haben oben gesehen, daß jeder Schaden sofort dem Versicherer angezeigt werden muß; ist nun der Schaden durch die Schuld eines Dritten entstanden, und ergiebt sich dies schon bei der Anzeige, so scheint die Verweisung an den Urheber des Schadens sich von selbst zu verstehen; und nur wenn ein Ersatz von diesem nicht erlangt werden kann, wird der Versicherer in Anspruch genommen. Nur darf zwischen jenem Dritten und dem Versicherten keines der unter Nr. 3 angegebenen Verhältnisse bestehen. — Werden also Güter beschädigt geliefert, und es ergiebt sich, daß mangelhafte Stauung die Ursache des Schadens ist, so muß der Versicherte sich an den Schiffer halten; kann er auf gütlichem Wege die verlangte Entschädigung nicht erhalten, so muß er es auf gerichtlichem Wege versuchen. Doch ist dabei zu unterscheiden: ist der Versicherer so nahe, daß er sich mit demselben berathen kann, so darf dies nicht versäumt werden; ist dies nicht der Fall, so muß er nach eigenem Ermessen verfahren, die etwaigen Unkosten mit der vermeinten Entschädigung vergleichen, und darnach beurtheilen, ob es rathsam ist, einen Prozeß anzufangen, vorausgesetzt, daß die Bedingungen der Police ihm eine Wahl freilassen, was z. B. nach Bremer Bedingungen nicht der Fall ist. Diese schreiben im §. 59 ausdrücklich vor, daß jeder auf den Versicherer fallende Schaden, dessen Vergütung vom Schiffer, z. B. wegen ungeeigneten Ballastes, ungenügender Garnirung oder Stauung, oder aus sonstigen Gründen von irgend einem Dritten gefordert werden kann, zunächst von diesem beizutreiben versucht werden müsse; es heißt dann weiter: „nach eingeleitetem gerichtlichen Verfahren

ist der Versicherer zur vorgängigen Bezahlung verpflichtet. .... Die darauf verwendeten Unkosten ersetzt der Versicherer."

Der Hamburger Plan §. 61, 63, 64 beschränkt die Verpflichtung des Versicherten, von einem Dritten einen Schadenersatz beizutreiben, auf die Fälle, wo Schaden an Gütern, die ohne Wissen und Willen des Versicherten auf Deck geladen, ferner durch schlechte Garnirung und Stauung oder durch Seeunfähigkeit des Schiffes entstanden ist. — Der Assekurirte soll „alle Mühe anwenden, von dem Schiffer oder aus dem Schiffe und den Frachtgeldern die Ersetzung seines Schadens zu erlangen."

Auch im Fall von unverschuldeter Anhaltung und Arretirung soll der Versicherte, wenn der Versicherer es verlangt, und auf dessen Kosten, den Ersatz des Schadens von dem, der ihn verschuldet hat, fordern (§. 58. 59).

Die Bremer Bedingungen verpflichten also den Versicherten ein für allemal zur (gerichtlichen) Beitreibung, während der Hamburger Plan nur einzelne Fälle namhaft macht, in welchen der Versicherte, ohne erst anfragen zu müssen, trachten muß, den Ersatz von einem Dritten zu erlangen; und wieder andere Fälle, bei welchen eine Berathung mit dem Versicherer vorausgesetzt wird.

Das preußische Recht verpflichtet den Versicherten nicht ausdrücklich zur Beitreibung eines von einem Dritten zu leistenden Schadenersatzes. Doch wird es wohl stillschweigend vorausgesetzt, daß der Versicherte, namentlich bei Schaden durch Seeunfähigkeit des Schiffes und schlechte Stauung, zunächst den Schiffer in Anspruch nehmen muß. Denn nach §. 2216 haftet der Versicherer für allen Schaden, der durch des Schiffers oder der Mannschaft Versehen entsteht, „insoweit der Versicherte aus dem Vermögen des Schuldigen und aus dem Schiffe nebst der Fracht seine Befriedigung nicht erlangen kann."

Eigenthümlich ist das holländische Handelsgesetz in dieser Beziehung. Nach §. 284 tritt der Versicherer, der den Schaden auf einen versicherten Gegenstand bezahlt hat,' „in alle die Rechte, welche der Versicherte aus solchem Schaden gegen Dritte haben möchte; und der Versicherte ist verantwortlich für jede Handlung, welche das Recht des Versicherers gegen solche Dritte benachtheiligen würde." — Darnach würde also der Versicherer selbst eine Klage z. B. gegen den Schiffer wegen mangelhafter Stauung betreiben müssen! Aber in der Praxis wird es wohl anders gehalten.

Nr. 5, die Bezahlung einer Schadenvergütung betreffend. Zunächst ist zu bemerken, daß der Versicherer nur an denjenigen eine Bezahlung zu leisten verpflichtet ist, der in der Police als Versicherter namhaft

gemacht wurde. Eine Ausnahme findet statt, wo es erlaubt ist, Versicherungen abzuschließen, denen zufolge ein Schaden an den Vorzeiger der Police bezahlt werden soll; ferner wenn die Police mit Genehmigung des Versicherers einem Dritten übertragen worden ist (s. d. Art. Cediren. Vergl. Bremer Bed. §. 43. Preuß. Recht 2280).

Ein partieller Schaden wird in der Regel bezahlt, sobald die Aufmachung desselben geschehen ist; doch ist es auch gebräuchlich, bei bedeutenden Schäden, unter Beibringung vorläufiger Beweise über die ungefähre Größe desselben, vom Versicherer einen verhältnißmäßigen Einschuß zu fordern. Bei Totalverlusten finden nach den Gesetzen mancher Länder gewisse Fristen statt,* deren Ablauf der Versicherte abwarten muß, bevor er die Bezahlung fordern kann.

Nach den Bremer Bedingungen §. 68 bezahlt der Versicherer den von ihm zu vergütenden Schaden sofort und ohne Abzug.

Zufolge des Hamburger Plans §. 136 ist der Versicherer verpflichtet, den Schaden zwei Monate nach geschehener Andienung zum Vollen zu bezahlen, doch ist der Schaden vorher zu erweisen.

Aehnlich nach preußischem Recht §. 2283; doch können nach §. 2282 zwei Procent von der Versicherungssumme abgezogen werden.

Im holländischen H.-G. findet sich nur in Bezug auf den Abandon eine, und zwar auf 6 Wochen nach erfolgter Andienung des Abandons festgesetzte Zahlungsfrist.

Die englischen Policen enthalten keine Bestimmung über die Zahlungsfrist.

Die amerikanischen bedingen nach Phillips 30, 60, 90 Tage oder irgend eine andere Frist aus, innerhalb welcher ein Schaden, nach beigebrachtem Beweise desselben, bezahlt werden soll. Doch gilt die Andienung des Abandon nicht als Beweis des Verlustes; dieser muß vielmehr durch Verklarung oder sonstige Dokumente geführt werden.

Zum Schluß dieses Artikels sind noch einige gesetzliche Vorschriften über die Verjährung einer Schadenforderung aufzuführen.

Nach Bremer Bedingungen §. 73 erlischt der Anspruch an den Versicherer, wenn der Versicherte die Anmeldung eines auf einer europäischen Reise entstandenen Schadens länger als 18 Monate, oder eines auf einer andern Reise entstandenen, länger als zwei Jahre, vom Tage der Police angerechnet, versäumt; ebenfalls wenn Ansprüche zwar erhoben, aber im Fall verweigerter Zahlung nicht innerhalb dreier Jahre, vom nämlichen Tage angerechnet, beim Gericht anhängig gemacht sind ꝛc.

Nach dem Hamburger Plan §. 129 muß bei Reisen innerhalb Europa ein Schaden binnen Jahresfrist angedient werden, bei andern

sicherung aus dem Grunde, daß sie später zu einer geringern Prämie zu erhalten wäre, durch Ristorno nicht aufgehoben werden. — Der Ristorno ist bei europäischen Reisen in Jahresfrist nach Beendigung der Reise, bei außereuropäischen aber innerhalb zwei Jahren zu fordern. Bei Zeitversicherungen oder combinirten Reisen findet der Ristorno niemals statt.

Nach preußischem Recht kann auch der Versicherer ristorniren und zwar nach §. 2135 ff. in dem Fall, wenn durch Schuld des Versicherten die Abreise verzögert wird und dadurch eine Vermehrung der Gefahr eintritt. Hatte der Versicherte die nach Abrede in verschiedene Schiffe zu verladenen Waaren in einem Schiff versandt, und von dieser Aenderung den Versicherer noch vor Abgang des Schiffes benachrichtigt, so hat dieser die Wahl, ob er bei der Versicherung bleiben oder davon ganz abgehen will; wählt er letzteres, so findet das Ristorno statt. Eben dieses gilt, wenn der Versicherte Waaren, die nach der Abrede mit Einem Schiffe versendet werden sollen, in mehrere Schiffe vertheilt und den Versicherer noch vor der Abreise davon benachrichtigt. Ferner ist dem Versicherten gestattet zu ristorniren, wenn von den versicherten Waaren ein Theil zurückbleibt und er davon, sobald er es in Erfahrung bringt, den Versicherer benachrichtigt.

Von imaginairem Gewinn soll nur dann Ristorno gefordert werden dürfen, wenn die Unternehmung ohne Schuld des Versicherten unterbleibt. — Bei einer combinirten Reise und eingetheilter Prämie findet das Ristorno in Ansehung derjenigen Prämien statt, welche für Orte bestimmt waren, wohin das Schiff oder Gut nicht wirklich gegangen ist.

Rotterdam. Hafen und Handelsstadt in Holland, an der Maas.

Rechnungsart s. Amsterdam.

Getreide: Last à 30 Sakken oder Mudden; 1 Sack = 1 franz. Hektoliter.

Rubel; engl. ruble; franz. rouble; span. rublo. Der Rubel zu 100 Kopeken ist die Rechnungsmünze in ganz Rußland. Der Silberrubel hat einen Werth von 68 $^{2}/_{3}$ Groten in Bremen, 34 $^{1}/_{6}$ Sch. Bco. in Hamburg, 32 $^{1}/_{4}$ Sgr. in Preußen, 3,99 Franken in Frankreich, 42,2 Pence in England, 187 Cents in Holland.

Wechselzahlungen geschehen in Banco Rubel. 1 Silberrubel wird bei Zollabgabe zu 350 Kop. Bco. gerechnet. S. St. Petersburg.

Rückzollgüter; engl. debenture-goods. Dies sind solche Güter, für welche bei der Ausfuhr der dafür bereits bezahlte Eingangszoll ganz oder theilweise zurückerstattet wird.

Rundholz; engl. spars; franz. mâture; span. arbeladura. Im Schiffswesen werden sämmtliche zur Bemastung gehörende Stengen,

Raaen, Untermasten nebst Bugspriet mit dieser Bezeichnung zusammengefaßt. Wenn Rundhölzer abbrechen oder einen Bruch bekommen, so wird dies, wenn das Besichtigungsattest nicht das Gegentheil darthut, als durch die Gewalt der Elemente verursacht angesehen, und der Schaden gehört zur Havarie partikulaire. Rundhölzer die zur Rettung von Schiff und Ladung von ihrem gehörigen Platz weggekappt werden, sind in Havarie grosse zu ersetzen. Die von dem Versicherer zu leistende Vergütung betreffend, so kommt es zunächst darauf an, ob ein Schiff gegen alle Seegefahr versichert ist, und dann auf die Größe des Schadens: Partikularschäden unter drei Procent sind bei den meisten Versicherungsgesellschaften von der Vergütung ausgeschlossen. S. Havarie.

Rupie; engl. rupee; franz. roupie.

1) Eine ostindische Silbermünze. Die Rupie von Batavia ist 2/3 Thlr. Preuß. Courant.

2) Eine ostindische Goldmünze. Die Rupie (Mohur) von Batavia von 1783 ca. 10 Thlr. Gold.

Die von 1797 ca. 9 1/2 Thlr.; desgl. von Bengalen, alte Siccas Rupie 10 1/3 Thlr., neue do. 10 1/4 Thlr.; desgl. von Bombay, alte Rupie 9 1/4 Thlr., neue do. 9 Thlr.

3) Eine ostindische Rechnungsmünze.

Bengalen: Sicca Rupie à 16 Annas à 12 Pices = 2/3 Thlr. Pr. Crt.
Courant Rupie à 16 Annas à 12 Pices = 3/5 Thlr. Pr. Crt.

Bombay: Rupie à 4 Quarters à 100 Rees, oder zu 16 Annas oder zu 50 Pices, werth ca. 19 Sgr. Pr. Crt.

Cochin: Rupie à 16 Annas oder 20 Fanams, ca. 19 Sgr.

Madras: Rupie à 16 Annas oder 12 Fanams, ca. 19 Sgr.

Pondichery: Rupie à 8 Fanams, ca. 19 Sgr.

Tranquebar: Rupie à 8 Fanams, ca. 20 Sgr.

Rusefracht; engl. freight by the great. Die für ein Schiff in Einer Summe bedungene Fracht, im Gegensatz zu der Lasten- oder Tonnenweise bedungenen. — Hat ein Schiffer die Wahl zwischen beiden, und will er ermitteln, welche Berechnungsweise die annehmbarste ist, so muß er vor allen Dingen wissen, welches Quantum der an dem betreffenden Platz zu verschiffenden Artikel sein Schiff laden kann; ferner muß er die gangbaren Frachtsätze kennen. Eine Uebersicht des Cubikinhalts der vornehmsten Stapelartikel findet man unter dem Art. Frachttarife.

Russland.

Rechnungsart: Rubel zu 100 Kopeken.

Silberwerth: 1 Rubel = 42,2 Pence in England, 3,99 Francs in Frankreich, 34 1/6 Schill. Bco. in Hamburg, 187 Cents in den

Niederlanden, 85 Schill. Species in Norwegen, 652 Reis in Portugal, 32¼ Sgr. in Preußen, 33⅔ Schill. Species in Schweden, 14,9 Real de Vellon in Spanien.

Papiergeld: 1 Rubel Silber gilt 370 Kopeken mehr oder weniger in Papier.

Maß: 100 Arschinen (Ellen) = 106,680 Berliner, 223,011 Bremer, 113,351 dänische Ellen, 71,148 französische Meter, 59,294 französische Aunes, 77,818 Londoner Yards, 119,832 schwedische Ellen, 83,905 spanische Varas.

Getreide: 1 Last = 16 Tschetwert; 1 Tschetwert = 3,5399 Berl. Scheffel, 2,6266 Bremer Scheffel, 5,8660 Constant. Kilo, 1,3985 dänische Tonnen, 1,9455 franz. Hektoliter, 1,8463 Hamb. Scheffel, 0,6693 Londoner Quarter, 1,9455 niederl. Sack, 2,9856 Rigaer Lof, 1,1802 schwed. Tonnen.

In Bremen rechnet man, daß 14½ Tschetwert, mitunter auch schon 14¼ Tschetwert eine Bremer Last liefern.

Flüssigkeit: 1 Wedro oder Eimer = 8 Kruschki. 100 Kruschki = 158,691 franz. Litre, 34,838 engl. Gallon.

Gewicht: 1 Berkowitz, 10 Pud oder 400 Pfund.

100 ℔ russisch =	82,043	Bremer ℔.	72,467	Constant. Rottel.
	81,906	dänische ℔.	40,906	franz. Kilogr.
	84,444	Hamb. ℔.	89,112	Lissaboner.
	90,190	engl. ℔.	40,906	niederländ.
	97,827	Rigaer ℔.	96,582	schwed. Victual.
	88,907	spanische.	120,260	„ Eisen.

Russisches Seerecht. Die Grundlage des in den Ostseeprovinzen geltenden ist das hanseatische Seerecht. Hanseatische Kaufleute gründeten bekanntlich Riga, die älteste Seehandelsstadt im nördlichen Theil des jetzigen Rußlands, und das Rigaische Recht, welches sich an das hanseatische Seerecht anschloß, ist noch in Geltung. Außerdem existirt ein im Jahr 1782 veröffentlichter russischer Seerechtscodex, und wo dieser nicht ausreicht, soll zur Aushülfe das preußische Seerecht zur Anwendung kommen. (Vergl. Kaltenborn 1. 42.)

Sackhauer; engl. matchet; span. machéte. So werden große, etwas säbelartig geformte, roh gearbeitete Messer genannt, die von den Arbeitern in den Plantagen gebraucht werden.

Sie gehören zur Kriegscontrebande. (S. d. Artikel.)

Saldo, Bilanz; engl. balance; franz. bilan; span. remate (de una cuenta). In der doppelten Buchhaltung heißt so die Summe, welche die eine Seite des Contos mit der gegenüberstehenden ausgleicht. Steht

z. B. im Credit 1000 ₰ und im Debet 1200 ₰, so wird beim Abschluß des Contos unter der Bezeichnung „Per Saldo" 200 ₰ dem Credit zugezählt, und diese Ausgleichungssumme wird alsdann ins Debet auf die neue Rechnung übertragen.

Salpeter; engl. saltpeter; franz. salpêtre; span. salitre nitro. In Bezug auf Seeversicherungen ist zu bemerken, daß Salpeter allenthalben zu den Gegenständen gehört, die, wenn nicht ausdrücklich eine bessere Condition ausbedungen wurde, „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall" gelten. — Salpeter gehört ferner zur Kriegscontrebande (s. d. Art.)

Salz; engl. salt; franz. sel; span. sal. Viele Versicherungsgesellschaften verlangen bei Versicherungen auf Casko oder Frachtgelder unter andern auch die Anzeige, wenn ein Schiff Salzladung an Bord hat. Der Ursprung dieser gesetzlichen Vorschrift ist wohl darin zu suchen, daß einmal Salz eine vergleichsweise unbequeme Ladung ist, also ein starkes Schlingern und Arbeiten des Schiffes verursacht, was namentlich bei alten Schiffen leicht zu Unfällen führen kann; und dann in Betreff der Fracht, die in der Regel nach ausgeliefertem Maß berechnet wird, weil Salz bei etwaigem schweren Leck des Schiffes wegschmilzt; auch weil der Einkaufswerth so gering ist, daß es im Fall von Havarie grosse wenig dazu beiträgt, während die Unkosten der Entladung und Aufbewahrung im Nothhafen verhältnißmäßig groß sein würden. Vergl. Bremer Bedingungen §. 45, Hamburger Plan §. 18, wornach die Unterlassung dieser Anzeige die Folge hat, daß der Versicherer in allen Fällen (selbst beim Totalverlust, wie die Bremer Bedingungen ausdrücklich sagen) nur die Hälfte des Schadens bezahlt.

Nach preußischem Recht 2052 muß bei Frachtversicherung auf Salz angezeigt werden, ob die Fracht für das eingenommene oder das auszuliefernde Maß festgesetzt sei, widrigenfalls das letztere angenommen und darnach die Vergütung geleistet wird.

Das holländische Handelsgesetzbuch enthält im §. 643 nur die Bestimmung, daß bei Versicherungen auf flüssige Waaren und auf Salz und Zucker der Versicherer nicht für Schaden durch Leckage und Wegschmelzen haftet, es sei denn daß solcher durch Schiffbruch, Stoßen, Stranden oder Loffen im Nothhafen entstanden ist.

Nach Obigem kann darüber Zweifel entstehen, ob eine theilweise Salzladung auch angezeigt werden müsse. Um aber sicher zu gehen, empfiehlt es sich bei Verladung eines irgend erheblichen Quantums davon Anzeige zu machen, oder bei solchen Fahrten, auf denen Beiladung von Salz vermuthet werden kann, bei der Versicherung von

Casko und Frachtgelder es auszubedingen, daß kein Rechtsnachtheil aus der Beladung des Schiffes mit Salz entstehen solle. Salz wird immer nur mit der Clausel: frei von Beschädigung außer im Strandungsfall, versichert.

St. Thomas. Hafen- und Handelsstadt auf der gleichnamigen, Dänemark gehörenden westindischen Insel.

Unkosten eines von Angostura mit Havarie eingelaufenen Schiffes von 120 Rockenlasten.

Bestand der Ladung: 1362 Körbe Taback, 100 Sack Caffee, 47 Ballen Baumwolle, 1260 Stück Häute; Werth R. 15,285.

Hafenunkosten $ 115. 08, Hafenmeister 15. 36	$ 130. 44
Notar für Protest und Verklarung 37. 80, Besichtigungsgebühren 64. —	„ 101. 80
Bootmiethe beim Lossen 24. —, Arbeitslohn für Lossen und Laden 86. —	„ 110. —
Gerichtskosten von Besichtigungsattest	„ 40. 41
Lagermiethe und Unkosten am Lande beim Lossen und Laden	„ 218. 19
Ausgangszoll (1 pCt.)	„ 124. 68
Feuerassekuranz ¼ pCt.	„ 31. 17
Commission für Auszahlung 5 pCt.	„ 37. 83
„ vom Werth der Ladung $ 12,468. 24, 5 pCt.	„ 623. 41
	$ 1417. 93

1845. Helgenkosten 70 Cents pr. Ton, und Liegegeld 20 Cents pr. Ton und Tag.

San Miguel, St. Michael. Eine der Azoren, mit der Haupt- und Hafenstadt Punta del Gado.

Rechnungsart ꝛc. wie unter Lissabon.

Hauptstapelplatz von Südfrüchten, besonders für den englischen Markt.

Savannah. Hafen des Staates Georgia, Vereinigte Staaten von Amerika.

Ausfuhrplatz für Baumwolle, Reis und Fichtenholz.

Münzen, Maße ꝛc. wie bei Newyork.

Schiffe von 14 Fuß Tiefgang können bis zu den Wharfs der Stadt gelangen. Größere bleiben 3 engl. Meilen unterhalb derselben.

Lootsgeld bis zur Stadt:

Schiffe von 10 Fuß Tiefgang	$ 18. 30
„ „ 11 „ „	„ 21. 30
„ „ 12 „ „	„ 25. 80
„ „ 12½ „ „	„ 28. 50

Schiffe von 13 Fuß Tiefgang .... $ 31. 35
" " 15 " " .... " 40. 95.
Kajegeld 1½ $ pr. Tag.

Schaden; engl. loss; franz. perte; span. daño. Bei der Versicherung gegen die Gefahren, welchen Schiffe und Güter auf Seereisen ausgesetzt sind, kommen die Versicherer nur dann in Anspruch, einen Schaden zu ersetzen, wenn derselbe zu denjenigen Schäden gehört, welche sie laut Police versprochen haben zu vergüten. Um also beurtheilen zu können, ob ein Anspruch an die Versicherer stattfindet, ist zunächst die Natur des Schadens und dann die Größe desselben ins Auge zu fassen. Denn manche Schäden, z. B. die durch Kriegsmolest, oder die durch theilweise Beschädigung der Waaren entstehen, sind mitunter ausdrücklich von der Vergütung ausgeschlossen; und den zweiten Punkt betreffend, muß überall jeder Partikularschaden gewisse Procente erreichen, die bei den verschiedenen Versicherungsgesellschaften für die vielen Gegenstände der Versicherung auf verschiedene Weise festgesetzt sind. Das Nähere darüber ist in dem Artikel Havarie nachzulesen.

Hier noch einige allgemein geltende Grundregeln, die bei Schäden und Schadenforderungen zur Anwendung kommen.

1) Sobald der Versicherte Kunde von einem entstandenen Schaden erhält, muß er dem Versicherer Anzeige davon machen. — 2) Wer Schadenersatz fordert, muß beweisen können, daß er Schaden erlitten hat. — 3) Ist der Schaden durch eigenes Verschulden des Versicherten entstanden, so leistet der Versicherer keine Vergütung. — 4) Ist der Schaden durch Verschulden eines Dritten entstanden, so muß der Versicherte sich zunächst an diesen halten. — 5) Die Bezahlung einer Schadenvergütung geschieht direkt an den Versicherten oder an denjenigen Inhaber der Police, der mit Bewilligung der Versicherer in die Rechte des Versicherten getreten ist.

Ueber Nr. 1 ist wenig zu sagen. Selbst wenn es keine ausdrückliche gesetzliche Vorschriften darüber gäbe, müßte man den Versicherten schon für verpflichtet erachten, die Kunde von einem dem versicherten Schiff oder Gut zugestoßenen Unglück sobald als möglich dem Versicherer mitzutheilen, denn dieser ist nächst dem Versicherten am meisten dabei interessirt, und es ist daher ein ganz berechtigtes Verlangen, wenn der Versicherer über seine eigenen Interessen ohne Verzug in Kenntniß gesetzt sein will, um möglicherweise mit Rath und That zu helfen.

Die Gesetze schreiben übrigens eine solche Anzeige fast überall vor; nach den Bremer Bedingungen §. 56 soll die Anzeige schriftlich gemacht werden; ebenfalls zufolge des Hamburger Plans §. 128

und 29, und ist der Versicherer alsdann verpflichtet, wenn es verlangt wird, den Empfang der Anzeige zu bescheinigen; auf Reisen innerhalb Europa muß die Anzeige eines Schadens binnen Jahresfrist, außerhalb Europa in zwei Jahren, vom Tage des geschehenen Unglücks zu rechnen, gemacht werden, und zwar bei Verlust der Forderung. Aehnlich nach preußischem Recht §. 2164. Holländisches Handelsgesetz 654: Auf Verlangen sollen Abschriften oder Auszüge der Briefe, worin die Nachricht steht, den Versicherern zugestellt werden. Span. H.-G. 877, franz. H.-G. 374: innerhalb drei Tagen nach Empfang der Nachricht.

Nr. 2. Beweis des erlittenen Schadens. Dieser Beweis zerfällt in zwei Theile: erstlich ist darzuthun, daß derjenige, der Schadenersatz fordert, ein Interesse an dem beschädigten Gegenstande hat (s. d. Art. Interesse), und zweitens, daß wirklich ein Schaden vorliegt. Dieser letztere Theil des Beweises ist in der Regel durch Verklarung des Schiffers und seiner Schiffsmannschaft, durch Besichtigungs-, Taxations- und Verkaufs-Atteste, oder wenn der Schaden ein Casko betrifft, durch Rechnungsbelege über die Reparatur, eventuell den Verkauf des Schiffes zu führen. S. Attest, Havarie, Verklarung. Einige hieher gehörige gesetzliche Vorschriften sind folgende:

Bremer Bedingungen 57: Jeder Schaden, dessen Ersatz von dem Versicherer gefordert wird, muß nicht nur genügend erwiesen werden, sondern der Versicherte muß auch sein Interesse oder dasjenige seines Committenten an den versicherten Gegenständen, so wie im letzteren Falle zugleich den Auftrag zur Versicherung nachweisen.

Hamburger Plan 131—33. Aehnlich wie oben; die gedruckte Clausel der Police, daß der Versicherte im Schadensfalle nur die Police zu produciren habe, soll ihn nicht vom Beweise des Schadens, der Verladung und des Interesse entbinden, nur wenn diese Clausel auch noch schriftlich hinzugefügt worden, ist der Versicherte vom Beweise der Verladung und des Interesse befreit.

Preußisches Recht §. 2169. Der Versicherte muß darthun, daß die versicherten Gegenstände wirklich der Gefahr ausgesetzt gewesen sind, daß und welcher Verlust und Schaden entstanden, und wie viel derselbe betrage.

Holländisches H.-G. 250. Wer kein Interesse hat, kann keine Entschädigung fordern. — Eine Verpflichtung des Versicherten zur Beibringung des Schadenbeweises ist direkt nicht vorgeschrieben, doch enthält der §. 681 die Bestimmung unter 5. daß die Assekuranz-Mäkler verpflichtet sind, bei einem Schadenersatz dem Versicherer nebst der Schaden-

rechnung ein durch sie (die Mäkler) gezeichnetes Verzeichniß von allen Papieren und Beweisstücken, die als Rechtfertigung dieser Schadenrechnung dienen, zuzustellen.

Nr. 3. Bei Schaden durch eigenes Verschulden des Versicherten leistet der Versicherer keine Vergütung.

Ob der Schuld des Versicherers eine betrügerische Absicht, oder nur ein Versehen zum Grunde lag, macht bei der Entscheidung der Frage, ob eine Vergütung für entstandenen Schaden zu leisten ist, keinen Unterschied. Auch die Art des Versehens kommt dabei nicht in Betracht, sei es nun, daß ein Schiff bei der Abfahrt nicht in seetüchtigem Zustande war, oder daß es im Auftrage des Rheders eine Blockade zu brechen, oder die Zollgesetze zu umgehen suchte. Der Assekuradeur ist in allen Fällen, wo durch Schuld des Versicherten ein Schaden entsteht, vom Ersatze frei.

Ferner gilt es dem Assekuradeur gleich, ob das Versehen dem Versicherten selbst, oder einer in dessen Auftrage handelnden Person zugeschrieben werden muß. War der Schiffer allein Schuld, so kommt es auf die Bestimmungen der Police an, ob der Assekuradeur für Versehen desselben haftet.

S. auch d. Art. Baratterie; Versehen.

Die Bremer Bedingungen §. 58 befreien den Versicherer von Schaden, der „durch eigenes Verschulden des Versicherten, dessen Commissionairs oder Cargadeurs entstanden ist."

Im Hamburger Plan fehlt diese generelle Vorschrift; dagegen enthalten einzelne Artikel gewisse den Versicherer von Anspruch befreiende Bestimmungen; so z. B. §. 44, wenn die Entlossung über Gebühr verzögert, oder ohne Noth Güter wieder gelosset werden, haftet der Versicherer für keine Gefahr. §. 58. Wenn Ablader, Empfänger oder Eigner, oder mit dem Wissen derselben der Schiffer, gegen die Zollgesetze handeln, oder wenn die gehörigen Verladungs- und Schiffsdokumente fehlen, so ist der Versicherer für daraus entstehenden Schaden nicht verantwortlich, insofern die Anhaltung des versicherten Gegenstandes wegen geschah. — (Nach §. 62 ist aller Schaden, der durch des Schiffers Schuld und Versehen entsteht, zu Lasten des Assekuradeurs, doch bleibt diesem der Regreß an den Schiffer.)

Das preußische Recht handelt im §. 2209 ff. vom Umfang der Gefahr des Versicherers: derselbe haftet für den Schaden, wenn das versicherte Schiff oder Gut wegen des von einem Dritten, der die Stelle des Versicherten nicht vertritt, ohne des letzteren Vorwissen getriebenen Contrebandehandels, unrichtiger Deklaration rc. angehalten und einge-

zogen wird. Auch wenn die versicherten Waaren wegen eines dem Versicherten unbekannt gewesenen Verbots außerhalb Landes confiscirt werden; doch muß der Versicherte seine Unkenntniß eidlich erhärten können. — Aller Schaden der durch Schuld eines nicht die Stelle des Versicherten vertretenden Dritten entstehet, ist zu Lasten des Versicherers, welcher dagegen seinen Regreß an den Urheber des Schadens zu nehmen hat. Er haftet für Versehen des Schiffers; hat aber der Rheder bei der Auswahl des Schiffers ein grobes Versehen begangen, so kann er keinen Ersatz vom Versicherer für den durch den Schiffer verursachten Schaden fordern. Dies findet auch statt, wenn ein Befrachter bei Auswahl des Schiffes ein grobes Versehen begangen hat.

Nach holländischem Handelsgesetz 637 ff. haftet der Versicherer für Schaden, der durch Nachlässigkeit, Versäumniß oder Betrügerei des Schiffers entstanden ist; und überhaupt für alle von außen kommende Unfälle. Ausnahmen werden bei Versicherung des Schiffes durch willkürliche Veränderung der Reise und bei der von Frachtgeldern außerdem durch Verwechselung des Schiffes begründet, und zwar in beiden Fällen, wenn der Schiffer auf eigenen Antrieb oder im Auftrag der Rheder so handelte. Bei Gütern gilt dasselbe, wenn der Versicherte um solche Veränderung der Reise oder des Schiffes wußte oder Auftrag dazu gab. Ferner ist der Versicherer von Casko und Frachtgeldern frei von Schaden, der durch die Betrügerei des Schiffers verursacht worden ist; es müßte denn in der Police anders bedungen sein. Dies kann jedoch nicht bedungen werden, wenn der Schiffer der einzige Eigner des Schiffes ist, oder für soweit er Antheil darin hat. Ebenfalls ist der Versicherer frei von Schaden durch Betrug des Schiffers bei Versicherung auf Güter, die den Eignern des Schiffes, worin sie geladen sind, gehören, selbst wenn der Versicherte unschuldig ist; es müßte denn das Gegentheil durch die Police bedungen sein. — Schaden, der durch eigenes Verschulden des Versicherten entsteht, ist auch hier, nach §. 276, nicht zu Lasten des Versicherers.

Auch in England und Amerika gilt als Regel, daß der Versicherte nicht gegen seine eigenen Versehen durch den Assekuradeur gedeckt werden kann. In Betreff solches Schadens aber, der durch Versehen oder Nachlässigkeit Dritter im Auftrag des Versicherten handelnder Personen, z. B. seines Agenten, Factors, Supercargos, Capitains, entsteht, wird die Verantwortlichkeit des Assekuradeurs darnach zu beurtheilen sein, ob die nächste Ursache des erlittenen Schadens zu den vom Versicherer übernommenen Gefahren gehört oder nicht. So wurden die Versicherer in folgenden Fällen condemnirt:

Ein Schiff war gegen Feuersgefahr, Baratterie des Schiffers und alle andern Gefahren versichert. Es fror ein, und gerieth durch Nachlässigkeit des Schiffers in Brand. Hier war die nächste Ursache des Schadens die Feuersbrunst, die entferntere Ursache aber die Nachlässigkeit des Schiffers. — Böte und Güter darin waren versichert worden. Durch Nachlässigkeit der Mannschaft entstand ein Verlust. Da aber die unmittelbare Ursache die Gewalt der Elemente war, so mußten die Versicherer bezahlen. — War aber ein Versehen des Schiffers die direkte und nächste Ursache des Schadens, so wurden die Versicherer (auf Casko und Fracht, denn die Verbindlichkeit der Versicherer auf Ladung ist nicht so enge begrenzt) freigesprochen. Namentlich in solchen Fällen, wo der Schiffer eine Blockade zu brechen versucht; wo er es versäumt, sich die nöthigen Schiffspapiere zu verschaffen; wo das Versehen der Art ist, daß eine grobe Unkenntniß seines Berufs sich daraus erkennen lässet.

Nr. 4. Bei Schaden, der durch Verschulden eines Dritten entsteht, muß der Versicherte sich zunächst an diesen halten.

Wir haben oben gesehen, daß jeder Schaden sofort dem Versicherer angezeigt werden muß; ist nun der Schaden durch die Schuld eines Dritten entstanden, und ergiebt sich dies schon bei der Anzeige, so scheint die Verweisung an den Urheber des Schadens sich von selbst zu verstehen; und nur wenn ein Ersatz von diesem nicht erlangt werden kann, wird der Versicherer in Anspruch genommen. Nur darf zwischen jenem Dritten und dem Versicherten keines der unter Nr. 3 angegebenen Verhältnisse bestehen. — Werden also Güter beschädigt geliefert, und es ergiebt sich, daß mangelhafte Stauung die Ursache des Schadens ist, so muß der Versicherte sich an den Schiffer halten; kann er auf gütlichem Wege die verlangte Entschädigung nicht erhalten, so muß er es auf gerichtlichem Wege versuchen. Doch ist dabei zu unterscheiden: ist der Versicherer so nahe, daß er sich mit demselben berathen kann, so darf dies nicht versäumt werden; ist dies nicht der Fall, so muß er nach eigenem Ermessen verfahren, die etwaigen Unkosten mit der vermeinten Entschädigung vergleichen, und darnach beurtheilen, ob es rathsam ist, einen Prozeß anzufangen, vorausgesetzt, daß die Bedingungen der Police ihm eine Wahl freilassen, was z. B. nach Bremer Bedingungen nicht der Fall ist. Diese schreiben im §. 59 ausdrücklich vor, daß jeder auf den Versicherer fallende Schaden, dessen Vergütung vom Schiffer, z. B. wegen ungeeigneten Ballastes, ungenügender Garnirung oder Stauung, oder aus sonstigen Gründen von irgend einem Dritten gefordert werden kann, zunächst von diesem beizutreiben versucht werden müsse; es heißt dann weiter: „nach eingeleitetem gerichtlichen Verfahren



ist der Versicherer zur vorgängigen Bezahlung verpflichtet. .... Die darauf verwendeten Unkosten ersetzt der Versicherer."

Der Hamburger Plan §. 61, 63, 64 beschränkt die Verpflichtung des Versicherten, von einem Dritten einen Schadenersatz beizutreiben, auf die Fälle, wo Schaden an Gütern, die ohne Wissen und Willen des Versicherten auf Deck geladen, ferner durch schlechte Garnirung und Stauung oder durch Seeunfähigkeit des Schiffes entstanden ist. — Der Assekurirte soll „alle Mühe anwenden, von dem Schiffer oder aus dem Schiffe und den Frachtgeldern die Ersetzung seines Schadens zu erlangen."

Auch im Fall von unverschuldeter Anhaltung und Arestirung soll der Versicherte, wenn der Versicherer es verlangt, und auf dessen Kosten, den Ersatz des Schadens von dem, der ihn verschuldet hat, fordern (§. 58. 59).

Die Bremer Bedingungen verpflichten also den Versicherten ein für allemal zur (gerichtlichen) Beitreibung, während der Hamburger Plan nur einzelne Fälle namhaft macht, in welchen der Versicherte, ohne erst anfragen zu müssen, trachten muß, den Ersatz von einem Dritten zu erlangen; und wieder andere Fälle, bei welchen eine Berathung mit dem Versicherer vorausgesetzt wird.

Das preußische Recht verpflichtet den Versicherten nicht ausdrücklich zur Beitreibung eines von einem Dritten zu leistenden Schadenersatzes. Doch wird es wohl stillschweigend vorausgesetzt, daß der Versicherte, namentlich bei Schaden durch Seeunfähigkeit des Schiffes und schlechte Stauung, zunächst den Schiffer in Anspruch nehmen muß. Denn nach §. 2216 haftet der Versicherer für allen Schaden, der durch des Schiffers oder der Mannschaft Versehen entsteht, „insoweit der Versicherte aus dem Vermögen des Schuldigen und aus dem Schiffe nebst der Fracht seine Befriedigung nicht erlangen kann."

Eigenthümlich ist das holländische Handelsgesetz in dieser Beziehung. Nach §. 284 tritt der Versicherer, der den Schaden auf einen versicherten Gegenstand bezahlt hat,[1] „in alle die Rechte, welche der Versicherte aus solchem Schaden gegen Dritte haben möchte; und der Versicherte ist verantwortlich für jede Handlung, welche das Recht des Versicherers gegen solche Dritte benachtheiligen würde." — Darnach würde also der Versicherer selbst eine Klage z. B. gegen den Schiffer wegen mangelhafter Stauung betreiben müssen! Aber in der Praxis wird es wohl anders gehalten.

Nr. 5, die Bezahlung einer Schadenvergütung betreffend. Zunächst ist zu bemerken, daß der Versicherer nur an denjenigen eine Bezahlung zu leisten verpflichtet ist, der in der Police als Versicherter namhaft

gemacht wurde. Eine Ausnahme findet statt, wo es erlaubt ist, Versicherungen abzuschließen, denen zufolge ein Schaden an den Vorzeiger der Police bezahlt werden soll; ferner wenn die Police mit Genehmigung des Versicherers einem Dritten übertragen worden ist (s. d. Art. Cediren. Vergl. Bremer Bed. §. 43. Preuß. Recht 2280).

Ein partieller Schaden wird in der Regel bezahlt, sobald die Aufmachung desselben geschehen ist; doch ist es auch gebräuchlich, bei bedeutenden Schäden, unter Beibringung vorläufiger Beweise über die ungefähre Größe desselben, vom Versicherer einen verhältnißmäßigen Einschuß zu fordern. Bei Totalverlusten finden nach den Gesetzen mancher Länder gewisse Fristen statt, deren Ablauf der Versicherte abwarten muß, bevor er die Bezahlung fordern kann.

Nach den Bremer Bedingungen §. 68 bezahlt der Versicherer den von ihm zu vergütenden Schaden sofort und ohne Abzug.

Zufolge des Hamburger Plans §. 136 ist der Versicherer verpflichtet, den Schaden zwei Monate nach geschehener Andienung zum Vollen zu bezahlen, doch ist der Schaden vorher zu erweisen.

Aehnlich nach preußischem Recht §. 2283; doch können nach §. 2282 zwei Procent von der Versicherungssumme abgezogen werden.

Im holländischen H.-G. findet sich nur in Bezug auf den Abandon eine, und zwar auf 6 Wochen nach erfolgter Andienung des Abandons festgesetzte Zahlungsfrist.

Die englischen Policen enthalten keine Bestimmung über die Zahlungsfrist.

Die amerikanischen bedingen nach Phillips 30, 60, 90 Tage oder irgend eine andere Frist aus, innerhalb welcher ein Schaden, nach beigebrachtem Beweise desselben, bezahlt werden soll. Doch gilt die Andienung des Abandon nicht als Beweis des Verlustes; dieser muß vielmehr durch Verklarung oder sonstige Dokumente geführt werden.

Zum Schluß dieses Artikels sind noch einige gesetzliche Vorschriften über die Verjährung einer Schadenforderung aufzuführen.

Nach Bremer Bedingungen §. 73 erlischt der Anspruch an den Versicherer, wenn der Versicherte die Anmeldung eines auf einer europäischen Reise entstandenen Schadens länger als 18 Monate, oder eines auf einer andern Reise entstandenen, länger als zwei Jahre, vom Tage der Police angerechnet, versäumt; ebenfalls wenn Ansprüche zwar erhoben, aber im Fall verweigerter Zahlung nicht innerhalb dreier Jahre, vom nämlichen Tage angerechnet, beim Gericht anhängig gemacht sind ꝛc.

Nach dem Hamburger Plan §. 129 muß bei Reisen innerhalb Europa ein Schaden binnen Jahresfrist angedient werden, bei andern

Reisen in zwei Jahren vom Tage des geschehenen Unglücks angerechnet; beim Verluste der Forderung. Fordert alsdann der Versicherte (§. 130) in zehn Jahren den Schaden nicht ein, und belanget den Assekuradeur nicht mit gerichtlicher Klage, so ist nach Ablauf jener Zeit aller Anspruch erloschen.

Das preußische Recht enthält in den Art. 2346—58 gesetzliche Bestimmungen über die Verjährung. Bei verweigertem Schadenersatz muß die Klage innerhalb sechs Monaten bei Schäden die in der Nordsee oder Ostsee vorgefallen sind, angestellt werden; bei Schäden im Mittelmeer binnen Jahresfrist; bei andern Schäden binnen zwei Jahren; und zwar bei einem Totalschaden vom Empfang der vollständigen Nachricht angerechnet; bei Andienung des Abandons läuft die Verjährung vom Tage der Andienung, sonst aber von der Zeit angerechnet, da der Schaden so weit liquide geworden, um gerichtlich eingefordert werden zu können; nach Ablauf dieser Frist ist der Anspruch des Versicherten ganz erloschen, es sei denn, daß er Umstände nachweisen kann, welche nach §. 512 ff. den Anfang der Verjährung hindern. — Die Verjährung kann durch Anstellung einer gerichtlichen Klage unterbrochen werden, oder durch schriftliches Erbieten des Versicherers die Vergütung zu leisten. Bei einmal unterbrochener Verjährung dauert der Anspruch 30 Jahre.

Kürzer gefaßt ist das holländische H.-G. 743 und 44, wonach alle aus einem Bodmereibrief oder aus Versicherungspolicen entspringende Klagen nach drei Jahren verjährt sind, vom Tage des Contrakts angerechnet; Klagen über Vertheilung der Havarie grosse aber nach Ablauf zweier Jahre, von der Beendigung der Reise angerechnet.

Nach dem französischen Code de Commerce 432 ist eine Klage aus Bodmerei oder Assekuranz entspringend, fünf Jahre nach dem Tage des Contrakts verjährt.

Schadhaft; engl. defective (rotten); franz. endommagé; span. defectuoso. In deutschen Besichtigungsattesten über Schiffe findet man bisweilen den Ausdruck „schadhaft" zur Bezeichnung solcher Verschlechterung, die nicht dem eigentlichen Seeschaden zugeschrieben werden kann. Häufiger trifft man in englischen Dokumenten die Benennung „defective" an, welche ganz dasselbe meint. Es soll damit ein minderer Grad der Fäulniß angedeutet werden. Für den höheren Grad hat man im Deutschen das Wort „vergangen" (engl. decayed), und noch schlimmer ist der Zustand, wenn „verfault" gebraucht wird. Wenn man weiß, was mit solchen jedenfalls etwas zweideutigen Bezeichnungen gemeint ist, so kann man sich dieselben zwar gefallen lassen; um aber verkehrte Auslegungen zu vermeiden, wäre es besser, wenn die Besichtiger immer ganz

klare, nicht zu mißdeutende Ausdrücke wählen, und z. B. statt „schadhaft“ sagen wollten: etwas verfault, oder „in sich verdorben.“ Es ist nämlich daran zu erinnern, daß die Versicherer für innern Verderb nicht einstehen; die Besichtiger wissen dies in der Regel, sind aber gerade deshalb wohl so mitleidig, eine zartere Bezeichnungsweise zu gebrauchen.

Schätzen s. Taxiren.

Schätzung s Taxation.

Schiedsmann; engl. arbiter; franz. arbitre; span. arbitro, mediador. Schiedsmänner oder Schiedsrichter werden die Personen genannt, denen die Aburtheilung einer streitigen Sache durch die Betheiligten übertragen wird. Jede Partei ernennt einen Schiedsmann; die beiden Schiedsrichter ernennen alsdann einen dritten, den Obmann; bei Abfassung des Schiedsurtheils (engl. award) entscheidet Stimmenmehrheit.

Am häufigsten kommt das schiedsrichterliche Verfahren bei der Festsetzung von Hülflohn oder Berglohn vor.

Schiffbaucontrakt; engl. contract for building a ship; franz. contrat pour la construction d'un navire; span. contrato para la construccion de un navio. Derselbe enthält in der Regel die genaue Beschreibung des zu erbauenden Schiffes unter Angabe der Dimensionen, sowohl des Schiffskörpers, als auch der Hauptheile desselben, nämlich des Kiels, der Steven, der Flachstücke, Sitzer und Auflanger, des Kielschweins, der Kimmen, der Balkweigerung, der Zwischendecksbalken, der Berghölzer, der Deckbalken, der Wassergänge, des Umschlags, des Decks u. s. w. Ferner das Verzeichniß aller vom Bauunternehmer zu liefernden Gegenstände; die Zeit der Lieferung; die bedungene Kaufsumme und Eintheilung derselben mit Bezeichnung der betreffenden Termine. Häufig wird auch für Nichterfüllung des Contrakts eine Strafe festgesetzt.

In einigen Gegenden Deutschlands kommt der Baucontrakt unter der Benennung „Mählbrief“ vor.

Schiffbruch; engl. shipwreck; franz. naufrage; span. naufragio. Wird ein Schiff während der Reise durch irgend welche äußere Einwirkung, sei es Ansegelung, Sturm, Stoßen oder Stranden, so übel zugerichtet, daß es untergeht oder als verloren zu betrachten ist, so wird ein solcher Unfall als Schiffbruch bezeichnet. Jeder andere Unfall, wo das Schiff wieder hergestellt werden kann, wird Seeschaden oder Havarie genannt.

Die Schriftsteller kennen freilich mehrere Arten und Abstufungen des Schiffbruchs. Sie unterscheiden zwischen dem absoluten und partiellen Schiffbruch. Dies kommt aber nur bei der Lehre vom Abandon zur Anwendung, indem bei Schiffen, die wieder hergestellt werden können, der

Abandon (s. d. Art.) nicht zulässig ist. Genau genommen ist also eine solche Unterscheidung überflüssig, da der Abandon nur innerhalb bestimmter Grenzen stattfindet, bei Berechnung von Bergungsfällen oder Partikular-Havarien aber jeder Seeschaden, der die stipulirten Procente erreicht, zur Vergütung kommt, er möge nun aus einem absoluten oder partiellen Schiffbruch herrühren.

Bei eingetretenem Schiffbruch ist es Pflicht der Schiffsmannschaft, nach Anordnung des Capitains oder Höchstcommandirenden für möglichste Rettung, zunächst der werthvollsten Gegenstände, zu sorgen. Wer sich weigert bei der Bergung zu helfen, verliert seinen Anspruch auf Gage und wird nach Umständen sonst noch bestraft. Das Geborgene, oder dessen Erlös, ist vom Capitain oder dessen Commissionair den Eigenthümern auszuliefern. — Nach beendigter Bergung muß der Capitain mit seiner Mannschaft Verklarung ablegen über die näheren Umstände des Schiffbruches.

Schiffbruchsgüter, seetriftiges Gut; engl. waveson; franz. flottant sur la mer. Für die aus einem gescheiterten Schiffe herrührenden Güter, welche auf dem Meere schwimmend angetroffen werden, hat das englische Strandrecht die technische Bezeichnung waveson. Es macht nämlich in Bezug auf Berglohn einen Unterschied, namentlich wegen des Anspruchs des Landeigenthümers (lord of the manor), ob Güter ans Land treiben oder in See aufgefischt werden.

Schiffpfund; engl. ship pound; franz. chippond; span. sipon.

In Schweden: 1 Schiffpfund = 20 Liespfund à 20 ℔ Schaalgewicht; oder bei Eisen = 20 Markpfund à 20 Mark, also 400 Mark, welche 320 ℔ Schaalgewicht wiegen.

In Riga: 1 S℔ = 20 L℔ à 20 ℔.

In Hamburg: 1 S℔ = 20 L℔ à 14 ℔ oder 280 ℔.

In Antwerpen: 1 S℔ = 300 ℔.

In Amsterdam desgl.

Schiffer; engl. master; franz. capitaine; span. capitan. Im Seerechte wird der Befehlshaber eines Kauffahrers so genannt; wahrscheinlich nach dem alten niedersächsischen „Ship-Here" (Schiffsherr), welches in den Statuten der Hansestädte Lübeck, Hamburg und Bremen vorkommt. In der Geschäfts- und Umgangssprache ist jedoch, namentlich bei großen Schiffen und weiten Reisen die Benennung „Kapitain" gebräuchlich, welche auch schon hie und da von den Behörden und gesetzgebenden Körpern adoptirt wird, z. B. bei Abfassung von Musterrollen und Schifffahrtsverordnungen. — Fast allenthalben in civilisirten Ländern können nur solche Seefahrer als Schiffer befehligen, die entweder

ein Obersteuermanns-Examen bestanden haben, welches in der Regel zum Commando eines Schiffes, ohne daß eine weitere Prüfung nöthig ist, befähigt, oder die sich einem besonderen Examen unterworfen haben und demzufolge als Schiffer zugelassen worden sind. Auch in England sind in neuester Zeit (s. d. Art. Kauffahrtei-Schifffahrts-Akte) solche Prüfungen durch die Gesetzgebung angeordnet.

Bei kleinern Schiffen ist häufig der Schiffer zugleich der Eigenthümer, bei größeren selten, mitunter aber Theilhaber im Schiffe oder Mitrheder; in den meisten Fällen der Jetztzeit hat der Schiffer jedoch keinen Antheil am Schiffe, sondern er fährt gegen Lohn, der entweder (ausnahmsweise) in einem Jahrgehalte, in der Regel aber in Monatsgage und einem Antheil an der Fracht bestehet.

Fährt ein Schiffer für einen Rheder, so steht er natürlich zu diesem in einem Dienstverhältnisse, das aber unter gewissen Bedingungen von beiden Seiten die Kündigung zuläßt. Der Schiffer darf jedoch während einer Reise nicht kündigen, und vom Rheder kann ihm vor Beendigung der Reise nur dann gekündigt werden, wenn er sich etwas hat zu Schulden kommen lassen; geschieht diese Kündigung, während das Schiff im Auslande sich befindet, und der Schiffer weigert sich dieselbe anzunehmen, so wird die Zwischenkunft des Consuls oder des Gerichts nachzusuchen sein. — Bei sonstiger Aufkündigung von Seite des Rheders hat der Schiffer Anspruch auf Entschädigung.

Dem Schiffer steht die Oberaufsicht und Leitung in Allem zu, was auf die vorhabende Reise sich bezieht. Er wählt sich die Leute aus, welche die Besatzung des Schiffes bilden sollen; schlägt der Rheder Leute dazu vor und der Schiffer hat etwas dawider, so steht es ihm frei, die Mitnahme zu verweigern: denn er muß für Versehen und Verschulden seiner Mannschaft haften. So ist das Prinzip, das jedoch in der Praxis selten zur strengen Durchführung kommen wird; erstlich weil vernünftige Rheder dem Schiffer die Auswahl der Mannschaft gänzlich überlassen, und dann weil der Schiffer bei seiner Weigerung und wenn der Rheder auf seinen Willen besteht gewärtig sein muß, selbst abgedankt zu werden. So verhält es sich auch in dem Fall, wenn der Schiffer, dessen Pflicht es ist die Seetüchtigkeit des Schiffes vor Antritt der Reise zu untersuchen, etwas daran auszusetzen findet, und der Rheder sich weigert, die vorgeschlagene Ausbesserung vorzunehmen oder die vom Schiffer nöthig gefundenen Anschaffungen zu machen. Gesetzlich hat dann der Schiffer die Befugniß, gerichtliche Hülfe in Anspruch zu nehmen; aber wie würde sich dies in der Ausführung machen! Denn abgesehen von dem abhängigen Verhältnisse, in welchem der Schiffer stehet, ist er

in allen auf das Schiff Bezug habenden Dingen der natürliche Stellvertreter des Rheders, und als solcher den Rheder gerichtlich zu belangen wäre doch sehr seltsam.

Der Schiffer ist verpflichtet, die von seinem Rheder vor Antritt der Reise, in der Regel schriftlich erhaltenen Instruktionen genau zu befolgen; und nur wenn während der Reise Umstände eintreten, die der Rheder nicht vorhersehen konnte, und die nach vernünftigem Ermessen ein anderes als das vorgeschriebene Verfahren wünschenswerth erscheinen lassen, kann man den Schiffer für befugt, ja mitunter für verpflichtet erachten, von der Instruktion abzugehen. Die einzelnen Fälle, in welchen eine Abweichung von der erhaltenen Vorschrift zulässig ist, können hier nicht speziell aufgeführt werden; es genüge im allgemeinen daran zu erinnern, daß z. B. ein während der Reise ausgebrochener Krieg, das Fallissement des empfohlenen Correspondenten, oder dasjenige des Rheders selbst, eine der vorgeschriebenen ganz entgegengesetzte Handelsweise unumgänglich nothwendig machen kann.

In allen Fällen, wo der Schiffer den Rath seines Rheders nicht rechtzeitig einholen kann, muß er nach eigenem Urtheil verfahren. So lange er sich in dem ihm zugewiesenen Wirkungskreise hält, verpflichtet er den Rheder durch seine Handlungsweise. Der Schiffer ist also Dritten gegenüber für befugt zu erachten, Anschaffungen für das Schiff zu machen, die Reparatur desselben bewerkstelligen zu lassen, das Schiff zu verfrachten u. s. w., und den Rheder kann dabei die Einrede, der Schiffer habe seine Instruktion überschritten, den Anspruch erhebenden Dritten gegenüber nicht schützen. Diese sind so lange in ihrem Rechte, als nicht bewiesen werden kann, daß sie mit dem Schiffer durchgesteckt, oder demselben Gelder vorgeschossen haben, die er mit ihrem Wissen zu andern als zu Schiffszwecken verbrauchte.

Die Befugniß des Schiffers, im Auslande als Stellvertreter seines Rheders aufzutreten, hat jedoch auch ihre Grenze. Er kann nämlich das Schiff nur in wenigen Fällen verkaufen. Nämlich, abgesehen davon, daß er von seinem Rheder dazu mit ausdrücklicher Vollmacht versehen wurde, nur bei gänzlicher Unfahrbarkeit des Schiffes und Unmöglichkeit der Ausbesserung; und alsdann muß in der Regel der Verkauf gerichtlich erlaubt werden und öffentlich geschehen.

Zum Verkaufe eines Theils der Ladung ist der Schiffer alsdann befugt, wenn er im Nothhafen das zur Instandsetzung des Schiffes nöthige Geld auf andere Weise, nämlich durch Wechselziehung auf seinen Rheder, oder durch Verbodmung von Schiff und Ladung, nicht hat herbeischaffen können. Ferner, wenn die Ladung beschädigt und nicht zu

conserviren ist. In beiden Fällen ist jedoch richterliche Autorisation und Oeffentlichkeit des Verkaufs in der Regel erforderlich.

Nach diesen allgemeinen Umrissen mögen hier die Pflichten des Schiffers unter besonderer Angabe derselben folgen.

Der Schiffer muß vor Antritt der Reise untersuchen, ob das Schiff in seetüchtigem Zustande ist.

Er ist verpflichtet, tüchtige Seeleute zu engagiren; für durch die Mannschaft im Dienst begangene Unredlichkeit oder Verschulden haftet er dem Rheder.

Er muß die nöthigen Schiffspapiere an Bord haben, namentlich wie das holländische H.-G. 357 unter andern aufführt, den Kaufbrief, den Seepaß, die Musterrolle, das Manifest, die Connoissemente, die Charteparthie.

Er muß für gute Garnirung und Stauung der Ladung sorgen.

Die Connoissemente hat er nach Rechtfinden zu unterzeichnen.

Zum Antritt der Reise muß er die erste günstige Gelegenheit benutzen, dann so viel möglich den kürzesten Weg wählen oder doch die übliche Route nehmen; auf genaue Journalführung achten, die übrigens schon anzufangen ist, sobald der Steuermann zur Beaufsichtigung der Instandsetzung des Schiffes zur vorhabenden Reise an Bord kommt; bei erheblichen Vorfällen wo möglich seinen Rheder benachrichtigen; für die Ladung gehörige Sorge tragen, damit sie nicht durch Wasser oder sonst beschädigt werde; er muß ferner darauf achten, daß sich die Schiffsmannschaft ordentlich und friedfertig betrage, so wie daß derselben die vorgeschriebene Kost gereicht werde; bei Ankunft am Bestimmungsplatze muß er sich sobald als möglich bei seinem Correspondenten melden; die Entladung des Schiffes möglichst beeilen, bei vorgefundener Seebeschädigung an der Ladung Besichtiger zuziehen, für die Einkassirung der Frachtgelder sorgen, und endlich bei Beendigung der Reise die Schiffsmannschaft abbezahlen.

Man sehe übrigens die folgenden Artikel nach, worin die Pflichten des Schiffers und überhaupt sein Verhältniß zu Rheder und Befrachter nach den einzelnen Fällen behandelt wird; nämlich:

Ablieferung; Abweichung; Attest; Aufbringung; Baratterie; Blockade; Bodmerei; Charteparthie; Condemnation; Connoissement; Convoye; Havarie; Journal; Nehmung; Versehen.

Schiffsbedürfnisse; engl. naval stores; franz. munitions; span. aparejos y pertrechos. Dazu gehört im weitern Sinne Alles, was sowohl zur Erbauung und Auftakelung eines Schiffes, als zu dessen Ausrüstung gebraucht wird. Im engeren Sinne jedoch nur dasjenige,

was zum Bedarf der Reise eines fertigen Schiffes gezählt werden kann, namentlich Proviant mit dem dazu gehörigen Wasservorrath und Brennmaterial; Reservegut, als Tauwerk, Segeltuch u. s. w.; Theer, Pech und Farbewaaren; endlich Munition.

Schiffsjournal; engl. logbook; franz. le loc. Siehe Journal.

Schiffskinder; engl. crew (of a herring buss). Früher wurden die dem Schiffer untergeordneten Seeleuten, welche die Besatzung eines Schiffes ausmachten, Schiffskinder genannt. Namentlich kommt dieser Ausdruck im hanseatischen Seerechte vor; jetzt wird nur noch die Besatzung einer Heeringsbüse so genannt.

Schiffsladung; engl. cargo; franz. cargaison; span. cargamento, cargazon. Siehe Ladung.

Schiffsmäkler; engl. shipbroker. Siehe Mäkler.

Schiffsmannschaft oder Schiffsvolk; engl. crew; franz. equipage; span. tripulacion. Eigentlich gehört auch der Schiffer oder der Capitain dazu; doch versteht man in der Regel unter Schiffsmannschaft die übrige Besatzung eines Schiffes; so wie das preußische Recht dafür den Ausdruck Schiffsvolk oder Volk hat. Aeltere Seerechte hatten die Bezeichnung „Schiffskinder". Das holländische Seerecht gebraucht das Wort Equipage, Schiffsvolk und wenn es ganz genau sein will, spricht es von Schiffsofficieren und Schiffsleuten, als der unter dem Befehle des Schiffers stehenden Besatzung eines Schiffes.

Zu den Offizieren gehört:

1) der Obersteuermann, in Abwesenheit des Schiffers dessen Stellvertreter, auf See der Befehlshaber der einen Hälfte der Mannschaft, der sogenannten Backbordswache, während der Capitain, wenn diese ruht, die Steuerbordswache commandirt; der Obersteuermann führt das Journal, hält Buch von der an Bord und von Bord gehenden Ladung, und beordert die Mannschaft zur Arbeit.

2) Der Untersteuermann; er ist mit dem Capitain auf derselben Wache; beim Laden und Lossen arbeitet er mit im Raum; den Proviant und die Farbewaaren hat er unter Aufsicht; er führt in der Regel ein Duplikat des Journals.

3) Der Bootsmann; zur Wache des Obersteuermanns gehörig; er theilt beim Laden und Lossen im Raum mit dem Untersteuermann die Aufsicht während der Arbeit; ferner ist ihm die Sorge für das Takelwerk anvertraut, und bei Ausbesserung desselben arbeiten die Matrosen unter seiner Anleitung.

4) Der Zimmermann; er hat die während der Reise etwa nothwendig werdende Ausbesserung und Kalfaterung des Schiffes, Anfertigung

von Rundhölzern ꝛc. zu besorgen. Bei einigen Nationen hat er die Peilung der Pumpe zu beachten und über den Wasserstand im Schiffe an den Obersteuermann zu berichten.

5) Der Koch; er sorgt für die gute Verstauung der Mundvorräthe, des Brennmaterials und des Wasservoraths; für den guten Zustand des Kochgeschirrs und der Combüse und für die Zubereitung der Speisen; in der Regel hat er einen Schiffsjungen als Gehülfen, den Kochsmaat.

Von diesen Officieren, zu denen mitunter auch noch

6) der Segelmacher gerechnet wird, dem die Ausbesserung der Segel zunächst obliegt, logiren gewöhnlich nur die beiden Steuerleute in der Kajüte oder dem sog. Kajütsgange; die übrigen Offiziere aber mit den Matrosen im Volkslogis; nur auf größeren Schiffen kommt eine besondere Schlafstelle, hinter dem großen Mast, für dieselbe vor. Den andern Theil der Schiffsmannschaft machen die Matrosen, die Leichtmatrosen und Schiffsjungen aus; einer der letzteren ist Aufwärter des Capitäns und der Steuerleute, und wird Kajütswächter genannt; statt desselben oder über demselben kommt auf größeren Schiffen der Steward vor, der dann statt des Untersteuermanns die spezielle Aufsicht über den Proviant führt. — Von Matrosen und Leichtmatrosen wird verlangt, daß sie den Compaß kennen und fähig sind das Schiff zu steuern; und daß sie die bei Stellung und Veränderung der Segel vorkommenden Arbeiten verstehen; von ersteren auch daß sie die am Takelwerk nöthige Ausbesserung ausrichten können. — Diese kurze Darstellung der Obliegenheiten der Schiffsmannschaft und ihre Eintheilung schien wegen der bei Seerechtslehrern häufig vorkommenden irrigen Beschreibungen nothwendig zu sein.

Die Annahme der Mannschaft geschieht durch den Schiffer, und über die gegenseitigen Rechte und Pflichten wird fast überall vor der Abfahrt ein schriftlicher Contrakt geschlossen. In den meisten Ländern ist dies gesetzlich vorgeschrieben. Dieser Contrakt wird Musterrolle genannt (s. d. Art.). Darin verspricht die Mannschaft Gehorsam, Nüchternheit, Friedfertigkeit, unterwirft sich den festgesetzten Strafen und erhält dagegen Kost und Lohn unter specieller Angabe zugesagt. Durch Unterzeichnung der Musterrolle verpflichtet sich die Mannschaft mit dem bezeichneten Schiffe, dem ebenfalls bezeichneten Capitain, oder mit dem an seine Stelle tretenden, in der Regel zu einer bestimmten Reise von einem Platz zum anderen, und zurück, oder wohin sonst die Reise gehen mag. Also sie verpflichtet sich auf ganz unbestimmte Zeit; doch haben einige Gesetze gewisse Grenzen vorgezeichnet, nach deren Ueberschreitung der Seemann seinen Dienst aufkündigen kann. Namentlich enthält die Bremer Musterrolle eine solche Bestimmung. Andere

Gesetze enthalten dagegen die Vorschrift, daß bei freiwilliger Verlängerung der Reise die Heuer verhältnißmäßig erhöht werden soll; bei monatsweise gemietheten Leuten ist natürlich eine solche Vorschrift unnöthig. — Die Frage, ob die Mannschaft durch die Musterrolle verpflichtet ist, auf einem anderen Schiffe als dem bezeichneten zu dienen, ist entschieden zu verneinen.

Unter gewissen Umständen kann jedoch der Miethcontract einseitig aufgehoben werden, und zwar

1) vom Schiffer; er kann seine Leute entlassen:

a. wenn die Reise durch Bestimmung des Rheders aufgehoben wird, ehe das Schiff den Heimathshafen verlassen hat; alsdann kommt dem Seemann eine Vergütung zu, die in den verschiedenen Ländern verschieden bestimmt ist; entweder eine Monatsgage, $^1/_4$ der Heuer, zwei Monatsgagen (wie nach preußischem Recht und in Bremen);

b. wenn die vorgehabte Reise durch höhere Gewalt, als Blockade, Ausbruch eines Krieges, Embargo u. s. w. verhindert wird; die Mannschaft erhält dann die bis dahin verdiente Gage;

c. wenn der Seemann dem Dienste, zu welchem er sich vermiethet hat, nicht gewachsen ist, und dies vor Antritt der Reise entdeckt wird;

d. wenn ein Seemann krank wird, kann der Schiffer ihn ans Land bringen lassen; geschieht dies bei einer unverschuldeten Krankheit vor Antritt der Reise, so behält der Seemann sein Handgeld, muß aber für seine Heilung selbst sorgen (s. d. Art. Krankheit 2c.);

e. einen widerspenstigen oder einen unehrlichen Seemann kann der Schiffer des Dienstes entlassen.

Entlässet der Schiffer einen Seemann, ohne daß einer der obigen Gründe vorhanden ist, so muß er ihn vollständig entschädigen.

2) Der Seemann kann seinen Dienst aufkündigen:

a. nach preußischen oder hamburgischen Gesetzen, wenn er vor der Abreise heirathen und dann am Lande bleiben will.

b. Der Steuermann kann sein Dienstverhältniß lösen, wenn er selbst Schiffer werden kann.

Doch muß in beiden Fällen das Handgeld oder die Gage zurückgegeben und für passende Ersatzmänner gesorgt werden.

c. Die holländischen Gesetze gestatten außerdem dem Seemann zu kündigen, wenn vor dem Antritt der Reise dieselbe verändert wird; oder wenn der Schiffer stirbt oder abgedankt wird; wenn

vor Anfang der Reise der Staat in einen Seekrieg verwickelt wird; wenn vor Anfang der Reise, oder nachdem das Schiff in einem Nothhafen eingelaufen, sichere Berichte da sind, daß am Bestimmungsort die Pest, das gelbe Fieber oder ähnliche ansteckende Krankheiten herrschen; wenn das Schiff vor Antritt der Reise völlig andere Eigner bekommt; wenn versprochene Convoye nicht gegeben wird.

Die Bestimmung ist sehr hart für den Rheder, welche der Mannschaft erlaubt, im angegebenen Fall das Schiff im Nothhafen zu verlassen; und daß die Veränderung des Eigenthums ein Grund der einseitigen Kündigung sein soll, scheint durch nichts begründet, denn die Mannschaft steht in keinem direkten Verhältniß zum Rheder; höchstens könnte der Grund darin zu suchen sein, daß der Mannschaft Gelegenheit geboten wird, einem Rheder, der für schlechte Ausrüstung und Verproviantirung bekannt ist, ihren Dienst zu versagen.

Die Abbezahlung der Mannschaft findet nach völliger Beendigung der Reise statt, also nach Entlossung der Ladung und Ablegung der Verklarung, wenn solche erforderlich ist. Manche Gesetze schreiben bestimmte Fristen vor, innerhalb welcher, nachdem die Mannschaft obige Pflichten erfüllt hat, der Lohn ausbezahlt werden muß. Nach holländischen Gesetzen muß dies innerhalb 24 Stunden geschehen, nach englischem Gesetze bei Kauffahrern auf weiten Reisen innerhalb drei Tagen nach Ablieferung der Ladung oder binnen fünf Tagen nach Abdankung des Seemanns, was nun zuerst eintritt. — Während der Reise dürfen die Seeleute eine theilweise Bezahlung nicht fordern; gewöhnlich wird dies in der Musterrolle vereinbart.

In der Regel ist es den Seeleuten nicht gestattet, ihre Gage versichern zu lassen; häufig ist dies gesetzlich verboten. Der von allen Schriftstellern zu Gunsten dieses Verbotes angeführte Grund, die Seeleute würden besser ihre Schuldigkeit thun, wenn sie wüßten, daß sie beim Untergang des Schiffes ihre Gage verlieren, ist nicht stichhaltig; denn das Leben, das höchste Gut, ist dem Verlust alsdann auch ausgesetzt; überdies hängt die Sicherheit des Schiffes in den bei weitem meisten Fällen von der Leitung und richtigen Rechnung des Capitains ab. Aber abgesehen von der gesetzlichen Beschränkung würde die Versicherung von Gage in der Praxis auf große Schwierigkeiten stoßen. Welche Summe soll der Seemann, der schon ein oder zwei Monat Handgeld bekommen hat, versichern lassen? Eine Versicherung könnte ihm also nur ausnahmsweise, etwa nach einer langen Reise beim Antritt der Rückreise zweckdienlich erscheinen. Soll er dann aber in der Fremde

versichern lassen, so würde es ihm vielleicht an Geld zur Prämienzahlung fehlen; auch die Einziehung eines etwaigen Schadens würde schwierig für ihn sein. — Der einzige Ausweg würde die Bildung eines Compaktes sein, in der Weise, wie dies bei Capitainen vorkommt.

Zum Schlusse dieses Artikels möge noch eines eigenthümlichen Privilegiums erwähnt werden, welches nach preußischem Rechte die Mannschaft eines segelfertigen Schiffes genießt. Es darf nämlich wegen Schulden kein Schiffsmann ohne Genehmigung des Schiffers aus dem Schiffe genommen und zur Haft gebracht werden; doch muß der Schiffer es sich gefallen lassen, wenn ihm zur selben Heuer ein tüchtiger Schiffsmann dafür angestellt wird.

Siehe übrigens noch die Artikel: Assekuranz (Versicherung auf die Gage); Bergloh n; Desertion; Embargo; Handgeld; Hospitalkosten; Kauffahrteischifffahrtsakte; Kost- und Monatsgeld; Krankheit; Musterrolle; Proviant; Reisekosten; Rheder; Schiffbruch; Schiffer.

Schiffspapiere; engl. ship's papers; franz. papiers de bord; span. papeles del barco. Zur Seetüchtigkeit des Schiffes gehört auch, daß es die erforderlichen Ausweise über Bemannung, Nationalität und Eigenthum an Bord habe, so wie, wenn Ladung an Bord ist, über den Bestand derselben und über deren Ablader und Empfänger. — In der Regel ist es Versicherern und Ladungsinteressenten gegenüber zur Rechtfertigung des Schiffers hinreichend, wenn er die nach den Gesetzen seines Landes erforderlichen Dokumente an Bord hat; für diejenigen, welche die Behörden des Bestimmungsplatzes verlangen, wird man nur dann den Schiffer verantwortlich machen können, wenn er im Abgangshafen bei gehöriger Achtsamkeit Kenntniß von den betreffenden Vorschriften haben konnte, und trotzdem es versäumte, das Nöthige zu besorgen.

Die von den Gesetzgebungen des Continents geforderten Schiffspapiere sind folgende:

Der Kaufbrief zum Beweise des Eigenthums, oder bei aufgebrachten Schiffen die Condemnationsakte.

Der Bielbrief }
Der Seepaß } zum Beweise der Nationalität des Schiffes.

Die Musterrolle zum Nachweise über die Mannschaft; in Kriegszeiten dient die Musterrolle nebst dem Bürgerbrief des Schiffers außerdem dazu, die Nationalität der Mannschaft zu erweisen.

Dazu kommt dann noch der am Bestimmungsplatze in einigen Ländern immer geforderte Gesundheitspaß.

Bei Schiffen, die Ladung an Bord haben, muß außer oben genannten Papieren auch noch an Bord sein:

Das Manifest über die Ladung, welches nach den an manchen Bestimmungsplätzen geltenden Vorschriften vom Consul des fremden Landes vor Abgang des Schiffes beglaubigt werden muß. In spanischen und portugisischen Häfen, auch in Brasilien und Mexiko wird dies verlangt. Auch Schiffe, die in Ballast fahren, müssen dort mit einem beglaubigten Manifest versehen sein, so wie mit einem Verzeichniß des Proviants.

Die Connoissemente.

Clarirung am Zoll, doch nicht allenthalben.

Die Chartepartie.

In Kriegszeiten Ursprungs- und Eigenthumscertificat über die Ladung.

Bei Passagierschiffen eine Liste der Passagiere; und Reisepässe derselben, wo diese von der Behörde verlangt werden.

Bei englischen Schiffen vertritt das Certificate of Registry den Kaufbrief, Bielbrief und Seepaß. Die nordamerikanischen Schiffe führen außer jenem Certificate noch einen besonderen Seepaß.

Mitunter wird auch das Journal unter den Schiffspapieren aufgeführt, wozu es eigentlich nicht gehört. Es kann nur insofern dazu gezählt werden, als es vom Prisengerichte zum Beweise über die im Manifest angegebene Reise des Schiffes verlangt wird. Kann es alsdann nicht beigebracht werden, so muß das Gericht daraus schließen, daß es absichtlich beseitigt wurde, denn die Führung eines Journals wird bei allen Schiffen, die nicht bloße Küstenfahrer sind, vorausgesetzt.

In Kriegszeiten sucht man mitunter den Feind durch Führung doppelter Papiere und Vorzeigung der falschen (simulirten, engl. colourable papers) zu täuschen, weshalb denn, zur Abwendung solchen Verdachts, bei wirklich neutralen Schiffen um so größere Vorsicht zu empfehlen ist.

Schiffspart; engl. share in a ship; span. parte. Der Antheil, den ein Rheder in einem Schiffe hat, wird ein Part genannt. (S. Rheder.)

Bei Versicherung gegen die Gefahren der See kann Jeder sein Part auf seinen Namen versichern lassen, und zwar, was die Angabe des Versicherungswerths (der Taxe) betrifft, ohne Rücksicht auf die andern Parte. Bei vorfallendem Schaden wird derselbe dem versicherten Part entsprechend vergütet. Ist z. B. ein halbes Part in einem Schiffe mit 4000 ℛ︀, ein anderes halbes aber mit 5000 ℛ︀ versichert, und der dem Versicherer des Schiffes zur Last kommende Schaden beträgt 1200 ℛ︀, so wird auf jedes halbe Part 600 ℛ︀ vergütet.

Schiffspass s. Seepaß.

Schiffsrath; engl. naval council; franz. conseil de bord; span. junta de los oficiales. Das Seerecht schreibt dem Schiffer vor, bei drohender Gefahr über die zu treffenden Maßregeln einen Schiffsrath zu halten, ohne ihn jedoch an den Ausspruch der Mehrheit zu binden. Der Schiffsrath ist mithin als eine leere Förmlichkeit zu betrachten, und es wäre wünschenswerth, daß bei Revision der Gesetze die betreffenden Bestimmungen nebst anderem aus alten Zeiten hinübergenommenen Ballast über Bord geworfen würde, um so mehr, als in der Praxis gewiß wenig Notiz davon genommen wird, in den meisten Fällen auch nicht genommen werden kann; ja die ausdrückliche Angabe in der Verklarung, daß man Schiffsrath gehalten habe, flößt dem Sachkundigen immer eine Art von Mißtrauen und Verdacht ein.

Siehe übrigens Havarie grosse, 27.

Schilling; engl. shilling; franz. schilling.

In England: 1 Shilling Sterling = 12 Pence, hat einen Silberwerth von 9 Schill. 11⅕ Pf. Bco. in Hamburg oder 9 Sgr. 4⁷⁄₁₀ Pf. in Preußen.

In Hamburg: 1 Schilling Banco oder Courant = 12 Pfennige.

16 Schill. Bco. = 15⅛ preuß. Sgr., 19,32 engl. Pence, 15¾ schwed. Schill. Species.

16 Schill. Crt. = 12⅓ preuß. Sgr., 15,77 engl. Pence, 12⁹⁄₁₀ schwed. Schill. Species.

In Dänemark: 96 Schill. = 1 Reichsbankthaler. 4 Reichsbankschilling = 1 Schill. Hamb. Bco.

In Schweden: 1 Schill. Species = 12 Rundstück oder Öre.

48 Schill. = 46 preuß. Sgr., 58¾ engl. Pence, 2,66 holl. Gulden.

Schneiden; engl. to cut; franz. couper; span. cortar. S. Kappen.

Schnitzarbeit; engl. carved work; franz. sculpture; span. obra de escultura. S. Bildhauerarbeit.

Schoversegel; engl. mainsail; franz. grande voile; span. vela maestra. In älteren Zeiten die übliche Benennung für Großsegel; das Schönfahrsegel, nach dem holl. schoonvaar-Zeil, weil es damals nur bei gutem Wetter beigesetzt wurde.

Schweden. (Norwegen rechnet wie Dänemark.)

Rechnungsart in Stockholm, Gothenburg rc.:

Reichsthaler Species zu 48 Schilling à 12 Pfennig.

Silberwerth von 1 Sp.ℛ = 58¾ engl. Pence, 5,69 franz. Fr., 48⅔ ß Hamb. Bco., 2,66 niederl. Gulden, 929 portug. Reis, 46 preußische Sgr., 142 russische Kopeken, 21,2 spanische Real de Vellon.

Papiergeld: Bankzettel, wovon 266⅔ ℛ𝓈 = 100 ℛ𝓈 Species sind.
1 ℛ𝓈 Bankzettel = 17¼ preuß. Sgr.

Maß: 100 Ellen = 102,652 Bremer, 59,373 franz. Meter, 64,939 Londoner Yards.
100 Fuß = 102,652 Bremer, 97,409 engl.

Getreide: 1 Tonne Rocken, Weizen, Gerste = 2,9992 Berliner Scheffel, 2,2255 Bremer Scheffel, 1,6484 franz. Hektoliter, 1,5643 Hamb. Scheffel.

Gewicht: 1 Schiffpfund Victualgewicht zu 20 Liespfund à 20 Pfd.
100 Pfund = 84,946 Bremer, 42,353 franz. Kilogr., 87,432 Hamb., 93,381 engl.
1 Schiffpfund Eisengewicht zu 20 Markpfund à 20 Mark.
100 Pfund = 68,221 Bremer, 34,014 franz. Kilogr., 70,218 Hamb., 74,996 engl.

Seegefahr; engl. sea-risk; franz. risques maritimes; span. riesgo de mar. Die Bedeutung dieses Ausdrucks ist eine zwiefache; im Seerecht wird darunter jeder äußere Unfall, der einem Schiff auf der Reise zustoßen kann, begriffen, möge er nun durch die Gewalt der Elemente oder durch Handlungen von Menschen veranlaßt werden; es gehört also zur Seegefahr: Sturm, Schiffbruch, Ansegelung, Feuer, Aufbringung durch Kriegsschiffe, Kaper und Seeräuber, kurz alles wodurch ein Schiff während der Reise zu Schaden kommen kann. Wenn es also bei der Lehre von der Bodmerei heißt: der Bodmereigeber übernimmt die Seegefahr, so ist darin alle und jede Art der Gefahr eingeschlossen, es müßte denn im Bodmereibrief ausdrücklich ausbedungen sein, daß ein Theil der Gefahr, z. B. die Kriegsgefahr nicht zu Lasten des Gebers sein soll,

Im Assekuranzwesen dagegen begreift der Ausdruck „Seegefahr“ nur die Gefahren, welche durch die Einwirkung der Elemente entstehen können. Es werden also die Gefahren der See eingetheilt in „Seegefahr“ und „Kriegsgefahr“. Wollen aber die Assekuradeurs von letzterer frei sein, so ist es nothwendig, daß die Police eine darauf hinzielende Clausel enthalte; entweder muß es also heißen: frei von Kriegsmolest (s. d. Art. Kriegsgefahr) oder: „bloß für Seegefahr“.

Bei Versicherungen mit dieser Clausel trägt der Versicherer alle Gefahr der See, einschließlich Feuer und Seeraub, bis zum Ende der versicherten Reise oder bis zur Condemnation des versicherten Gegenstandes, ist aber frei von allem demselben durch feindliche Kriegsschiffe oder Kaper zugefügten Schaden, und frei von Schaden, der durch Blockade oder sonstige kriegerische Maßregeln entstehet. Wird das Schiff condemnirt und werden die freigegebenen Güter weiter befördert, so

haftet der Versicherer nicht für die Unkosten der Beförderung; ebenfalls nicht für den Schaden wenn sie verkauft werden. Bei einer länger als zwei Monate dauernden Anhaltung ist der Versicherer frei von Leckage und Bruch, es sei denn, daß das Schiff auf der Weiterreise strande.

Vergl. Bremer Bedingungen §. 23. Hamburger Plan §. 39.

Diese Clausel „bloß für Seegefahr" kommt in anderen Staaten nicht vor; man kennt dort nur die ähnliche: frei von Molest, oder frei von Kriegsmolest, welche jedoch für den Versicherten insofern ungünstiger ist, als die Versicherung dabei im Augenblick der Aufbringung, oder doch der Einbringung, außer Kraft tritt, wenn nicht in der Police ausbedungen wurde, daß der Versicherer die gewöhnliche Gefahr auch noch nach der Aufbringung tragen soll. — In England und Nordamerika bezeichnet man die Seegefahr im engeren Sinne durch „perils of the sea"; während Seegefahr überhaupt (also mit Einschluß der Kriegsgefahr) sea-risk genannt wird.

Seepass; engl. passport for shipping; franz. lettre de mer; span. pasaporte de mar. So wird das von einer Regierungsbehörde ausgestellte Dokument genannt, worin die Civil- und Militärbehörden anderer Länder ersucht werden, das bezeichnete Schiff frei passiren und demselben nöthigenfalls ihren Schutz angedeihen zu lassen. Gewöhnlich sind die Seepässe in mehreren Sprachen ausgefertigt. Der Seepaß gehört mit zu den Schiffspapieren, welche an Bord sein müssen und ohne welche ein Schiff nicht als seetüchtig gelten kann.

S. Schiffspapiere.

Seeprotest; engl. protest (against the seas) S. Protest.

Seeraub; engl. piracy; franz. piraterie; span. pirateria.

Seeräuber; engl. pirates; franz. pirate; span. pirata. Wird ein Schiff während der Reise durch ein anderes Schiff auf ungesetzliche Weise gewaltsam genommen oder wird die Ladung geplündert, so nennt man dies Seeraub. In allen älteren Seerechten wurde es der Mannschaft zur Pflicht gemacht, ihr Schiff gegen Seeräuber zu vertheidigen. In neueren Gesetzen wird sie verpflichtet, dem Schiffer gegen feindliche Angriffe beizustehen; es wird also zunächst dem Schiffer überlassen, die Zweckmäßigkeit einer Vertheidigung zu beurtheilen. Der Schiffer ist auch befugt, mit Seeräubern zu unterhandeln, und den Loskauf von Schiff und Ladung zu bewerkstelligen. Das alsdann an Seeräuber gegebene Lösegeld, oder der statt dessen als Bezahlung gegebene Theil der Ladung wird in Havarie grosse vergütet. In anderen Fällen wird der Seeraub als Partikulair-Havarie behandelt. — Schiffe, welche von See-

räubern verkauft wurden, können vom rechtmäßigen Eigenthümer jederzeit wieder in Anspruch genommen werden.

Zwischen Seeräubern und Kapern besteht der Unterschied, daß letztere von ihrer Regierung autorisirt sind, feindliches Eigenthum, wo sie es auf der See antreffen, wegzunehmen. Bei Versicherungen gegen alle Gefahr ist Seeraub zu Lasten der Versicherer. In Holland ist der Versicherer, welcher mit der Bedingung: „frei von Molest" zeichnete, frei von Schaden durch Seeraub.

Seerecht; engl. maritime law; franz. droit maritime; span. las leyes maritimas. Im Allgemeinen versteht man unter Seerecht die Gesammtheit derjenigen Grundsätze, welche bei Ordnung aller aus dem Schifffahrtsverkehre entspringenden Rechtsverhältnisse maßgebend sind. Zu diesen Rechtsverhältnissen gehören unter anderen diejenigen, die sich aus den wechselseitigen Rechten und Pflichten zwischen Rhedern, Schiffsmannschaft und Befrachtern ergeben; ferner diejenigen, die aus den Beziehungen der Genannten zu Dritten hervorgehen. Der Erwerb von Schiffen, die Beurtheilung des nationalen Charakters derselben; die Annahme der Schiffsmannschaft, die Befugnisse des Schiffers, die Vermiethung des Schiffes und die Annahme und Ablieferung der Güter, und die daraus hergeleiteten Klagen müssen also in sehr vielen Fällen nach dem Seerecht entschieden werden.

Jedes mit der See in direkter Verbindung stehende Land hat sein eigenes Seerecht. Manche der in den einzelnen Seerechten enthaltenen Satzungen sind völlig gleich, manche weichen sehr von einander ab; und doch können weder jene für übereinstimmend mit dem absoluten Rechte, noch diese, je nach der Verschiedenheit unter sich, für mehr oder minder gerecht gehalten werden. Der Maßstab des absoluten Rechts kann überhaupt bei menschlichen Gesetzen nur selten angelegt werden, und eben deshalb wird auch von allgemein geltenden seerechtlichen Grundsätzen nur in einzelnen Fällen die Rede sein können. — Fast alle Seerechte enthalten z. B. die Vorschrift, daß der Befrachter bei Verzimmerung des Schiffes während der Reise das Ende der Reparatur abwarten, oder wenn er dies nicht will, bei Herausnahme seiner Güter volle Fracht bezahlen soll.

Dagegen erkennt das preußische Seerecht in einem solchen Fall nur Distanzfracht zu, vielleicht weil es dieselben Regeln bei dem Seetransport zur Anwendung brachte, die bei Landfrachten gelten. — Alle Seerechte erkennen dem Schiffer Distanzfracht zu, wenn er die Reise in einem Nothhafen beendigt, mit Ausnahme des englischen. Ueber andere Punkte, z. B. Haftungspflicht der Rheder u. dergl. m., sind die Gesetze sehr

verschieden und für jedes einzelne Land mögen sie deshalb ganz zweckmäßig sein, eben weil sie ein Ausfluß des Gesammtrechtes sind.

Ueber Specielles s. d. Art. Hanseatisches Seerecht, Holländisches Seerecht, Kauffahrteischifffahrtsakte, Oleron, Preußisches Seerecht, Quellen des Seerechts, Rhodisches Recht, Russisches Recht.

Seeschaden; engl. (sea) damage, average; franz. avarie; span. avaria. S. d. Art. Beschädigung, Havarie, Schaden.

Seetriftiges Gut; engl. flotsam; franz. varech. In deutschen Seerechten wird alles verunglückte Eigenthum, welches auf dem Meere schwimmend angetroffen wird, möge es nun aus einem Seewurf oder einem Schiffbruch herrühren, seetriftiges Gut genannt. Das englische Recht hat für letzteres die specielle Bezeichnung: waveson. — Für seetriftiges, ohne Zuthun vom Schiffer oder Rheder aufgefischtes Gut wird keine Fracht bezahlt.

Seetüchtigkeit; engl. sea-worthiness. Was unter der Seetüchtigkeit eines Schiffes zu verstehen ist, findet sich in allgemeinen Umrissen in den Verklarungen, wenn diese eine solche Eigenschaft bezeichnen wollen, angegeben. Das Schiff wird dann nämlich als dicht und stark, mit genügender Mannschaft versehen und mit allem zur vorhabenden Reise Erforderlichen gehörig ausgerüstet, bezeichnet. Es ist also nicht genug, wenn ein Schiff zu einer Seereise tüchtig ist, es muß auch speciell zu derjenigen, welche anzutreten es im Begriffe steht, z. B. durch hinlänglichen Proviant, durch die zum Zweck der Reise nöthigen Schiffspapiere u. s. w. befähigt sein. — Rheder und Capitain sind den Befrachtern, Ladungseigenthümern, Passagieren, Bodmereigebern und Versicherern gegenüber verpflichtet, für die Seetüchtigkeit des Schiffes zu sorgen; jedenfalls muß es bei der Abfahrt in völlig seetüchtigem Zustande sein; doch kann vom Schiffer mit Recht verlangt werden, daß er auch während der Reise alle im zu Gebot stehenden Mittel anwende, den seetüchtigen Zustand des Schiffes zu erhalten. — Ergiebt es sich, daß an erlittenen Unfällen die Seeuntüchtigkeit des Schiffes Schuld war, so sind Rheder und Capitain zum Schadenersatz verpflichtet; es mag einzelne Fälle geben, z. B. wo böse Absicht mit im Spiele war, daß der Rheder oder der Schiffer über den Werth von Schiff und Fracht hinaus auch mit seinem übrigen Vermögen haften muß, in der Regel wird sich jedoch diese Haftungspflicht, den bestehenden Gesetzen gemäß, auf Schiff und Fracht beschränken müssen. — Wer Schadenersatz fordert, muß den Beweis führen, daß das Schiff bei der Abfahrt nicht in seetüchtigem Zustande sich befunden hat. Ein solcher Beweis ist, wie die

Gesetzgebung Hollands, Frankreichs und Spaniens ausdrücklich bestimmt, selbst dann zulässig, wenn die vor der Abfahrt ausgestellten Atteste der Schiffsbesichtiger ein gutes Zeugniß über das Schiff enthalten haben. In anderen Ländern, wo Gesetze dies nicht ausdrücklich vorschreiben, versteht es sich wohl von selbst, denn wäre dies nicht der Fall, so würden die Besichtiger durch ihr Attest über die äußerliche Untersuchung die Seetüchtigkeit des Schiffes garantiren. Es ist nicht zu verkennen, daß eine solche Beweisführung in manchen Fällen sehr schwierig, wenn nicht geradezu unmöglich ist; deshalb wird sie auch nur dann versucht, wenn die Thatsachen der Art sind, daß sie die Beweisführung unterstützen, also wenn ein Schiff ohne äußeren Unfall erlitten und ohne Sturm ausgestanden zu haben, schwer leck wird, und wenn sich dann bei der Besichtigung des Schiffes etwa die Näthe werglos oder die Inhölzer verfault ergeben; oder wenn bewiesen werden kann, daß bei der Ausrüstung des Schiffes etwas versehen wurde. Geht aber ein Schiff gänzlich unter, so wird auch der stärkste Verdacht der Seeuntüchtigkeit, ohne Beibringung von Beweisen, zu nichts führen können.

Das Verhältniß zwischen Versicherten und Versicherer betreffend, ist zu bemerken, daß in den meisten Staaten des Continents nur die Versicherer von Schiff und Fracht bei vorgefundener und erwiesener Seeuntüchtigkeit des Schiffes von der Bezahlung eines Schadens frei sind, während in England auch die Versicherer der Ladung für keinen Schaden haften, wenn die stillschweigende Bedingung des Versicherungscontrakts, Seetüchtigkeit des Schiffes, nicht erfüllt worden ist. Dagegen genügt es in England bei combinirten Reisen oder bei Reisen aus und zu Haus, wenn das Schiff beim Antritt der ganzen Reise seefähig gewesen ist.

Die Bremer Bedingungen §. 38 enthalten über die Verpflichtung für Seetüchtigkeit des Schiffes zu sorgen Folgendes:

„Bei der Versicherung eines Schiffes oder seiner Frachtgelder wird vorausgesetzt und ist der Rheder dafür verantwortlich, daß das Schiff seefähig sei, d. h. daß es dicht, fest, wohl kalfatert, und mit allem Nöthigen in seiner Ausrüstung versehen sei, um die vorhabende Reise antreten und mit Sicherheit Güter über See bringen zu können. Wenn ein versichertes Schiff ohne äußeren Unfall leck oder sonst schadhaft wird und dieserhalb einer Ausbesserung bedarf, so ist der Versicherer dafür nicht verantwortlich. Und wird ein Schiff als unfähig zur Fortsetzung seiner Reise condemnirt, so ist, um einen Anspruch an den Versicherer zu begründen, zu erweisen, daß solche Unfähigkeit von auf der versicherten Reise erlittenen Unfällen herrühre."

Aehnlich §. 47 des Hamburger Plans.

Preußisches Recht §. 2026, 30, 31. Soll ein Schiff versichert werden, so ist anzuzeigen, ob es von anderm als Eichenholz erbaut sei, die wievielte Reise es thue, ob es mit den erforderlichen Dokumenten versehen sei; der Versicherte muß dafür sorgen, daß es zu der vorhabenden Reise in tüchtigen Stand gesetzt und gehörig ausgerüstet werde, sonst ist die Assekuranz unverbindlich und die Prämie verfallen.

Andere Gesetzgebungen übergehen die Verpflichtung des Rheders, dem Versicherer gegenüber für den seetüchtigen Zustand des Schiffes zu sorgen, mit Stillschweigen.

Seewurf; engl. jetson, jettison (jetsam bezeichnet Strandgut); franz. jet; span. echazon, werfen echar, arrojar. Alles dasjenige, was zur Erleichterung eines in Noth befindlichen Schiffes über Bord geworfen wird, mag es zu den Schiffsgeräthen oder zur Ladung gehören, ist in obigem Ausdruck begriffen. Die Berechtigung des Schiffers zur Aufopferung der ihm anvertrauten Güter liegt in seiner Pflicht, durch Aufopferung eines Theiles, wo möglich, das Ganze zu retten. Aber fast alle ältere und neuere Gesetze schreiben beim Seewurf gewisse Förmlichkeiten vor. Ehe dazu geschritten wird, soll ein Schiffsrath (s. d. Art.) gehalten; es sollen die schwersten und zugleich werthlosesten Güter zunächst geworfen, und es soll ein möglichst genaues Verzeichniß derselben angefertigt werden. Der Grad der Noth wird natürlich maßgebend sein, ob und inwiefern die Nichtbeachtung derartiger Vorschriften zu entschuldigen ist. Konnte ein genaues Verzeichniß nicht angefertigt werden, so ist die Auslieferung mit dem Connoissement zu vergleichen und das Fehlende als geworfen zu betrachten. Seewurf von Schiffsgeräthen, die an ihrem gehörigen Ort befestigt, und von Gütern, die unter Deck verstaut waren, wird als eine Aufopferung zum gemeinschaftlichen Besten in Havarie grosse (s. d. Art.) vergütet. Decklast wird nicht vergütet; doch wird sie gerettet, so muß sie beitragen.

Die geworfenen Güter werden nach Ankunft des Schiffes mit dem Rest der Ladung zum Marktpreise vergütet, wovon jedoch die gewöhnlichen Unkosten, als Zoll und Landungskosten u. dergl., abzuziehen sind; die Schiffsfracht hingegen, welche in Havarie grosse vergütet wird, weil sie mit den Gütern aufgeopfert wurde, kommt nicht in Abzug, wogegen alsdann der Schiffer für die ganze Fracht, die gerettete und die geworfene, unter üblichem Abzug seinen Beitrag zur Havarie grosse leistet. Dadurch wird der Ladungsinteressent in denselben Stand gesetzt, in welchem er sich bei Ankunft des Schiffes mit der ganzen Ladung würde

befunden haben, mit dem einzigen Unterschied, daß er jetzt seinen Beitrag zu einer Havarie grosse zu leisten hat, und zwar für den wirklich angebrachten und für den in Havarie grosse vergüteten Theil seiner Güter; bei der Berechnung des beitragenden Werths dieses letzteren wird dann aber die Fracht gekürzt. — Ein Beispiel möge dazu dienen, dies Verhältniß in das gehörige Licht zu setzen.

Von 249 Stück Eisenbahnschienen waren 60 Stück geworfen. Diese hatten am Bestimmungsplatze einen Werth von .... ℛ 678. 6
Die Unkosten der Verklarung, Taxation und Aufmachung hinzu „ 29. 49

waren also insgesammt .... ℛ 707. 55

in Havarie grosse zu vergüten.

Dazu trugen bei:

189 St. gerettete Schienen, deren Facturawerth ℛ 2004,			
60 „ geworfene zu vergüten mit ℛ 678. 6			
wovon die Fracht hier zu kürzen .. „ * 34. 31	„ 643		
	ℛ 2646	—	„ 453. 22
die übrige Ladung	„ 797	—	„ 136. 34
das Schiff	„ 575	—	„ 98. 34
die Fracht im Ganzen 171. 13, pr. 2/3	„ 114	—	„ 19. 37
	ℛ 4133	—	ℛ 707. 55

Der Empfänger der Schienen erhielt demnach ℛ 678. 6 als den Marktpreis im Verhältniß der übrigen Schienen, wogegen er dem Schiffer die Fracht für sämmtliche 249 Stück bezahlte. Dagegen mußte er zur Havarie grosse beitragen ℛ 453. 22, und da er zum Vollen versichert war, so erhielt er diesen Beitrag von seinem Versicherer vergütet. — In solchen Fällen, wo der Versicherungswerth weniger beträgt, als der beitragende Werth des geworfenen Theils, wird der Beitrag auf die Versicherungssumme reducirt.

Seewurm; s. Wurmfraß.

Segen; engl. catchings, stock. Bei Wallfischfängern wird der Fang mit diesem Ausdruck bezeichnet. Bei Aufgabe von Versicherungen auf Südseefahrern ist es üblich, die Ausrüstung getrennt zu versichern, mit der Bestimmung, daß die Versicherungssumme nach und nach auf Segen übergehen solle.

Seichtigkeit; engl. shallownes; span. seco. Eine geringe Wassertiefe, besonders in Flüssen und Revieren. Mußte ein Schiff lichten um über eine im Fahrwasser vorhandene seichte Stelle zu gelangen, so sind

die Unkosten zu Lasten des Schiffes, denn der Schiffer konnte beim Abschließen der Fracht darauf Bedacht nehmen.

Seil und Treil; engl. rigging; franz. les agrès; span. velamen y manioba. Dies ist ein veralteter Ausdruck für Takelwerk, Takelage, der dem holländischen Zeil en treil nachgebildet ist.

Seinbrief; engl. sailing orders. Die schriftlichen Verhaltungsmaßregeln, welche ein unter Convoy segelnder Schiffer vom Oberbefehlshaber der Geleit gebenden Flotte erhält.

Setzschiffer; engl. substitute captain; span. sustituto. Der vom Schiffer besoldete Stellvertreter. Es versteht sich, daß ein solcher Stellvertreter befähigt sein muß ein Schiff zu führen. Das Verhältniß des Setzschiffers zu den Ladungsinteressenten, Versicherern u. s. w. ist ganz ebenso wie dasjenige des Schiffers. Dieser kann vor Antritt der Reise eine solche Stellvertretung nur mit Genehmigung seines Rheders bewerkstelligen; während der Reise nur im Behinderungsfall bei Krankheit und dann mit Zurathziehung des Correspondenten seines Rheders.

Sicht, auf; engl. at sight; franz. à vue; span. a vista. Wechsel die bei Vorzeigung bezahlt werden müssen oder doch am nächsten Zahlungstage (Cassirtage), werden Wechsel auf Sicht oder Sichtwechsel genannt.

Singapore. Tonnengelder werden nicht erhoben. Leuchtfeuergeld für ein Schiff von ca. 400 Tons $ 6. 90; Protest und Verklarung 30 $.

Slitage; engl. wear and tear; span. halbgeschlissenes Segel: vela de media vida. Unter Slitage wird im Seewesen alle und jede Abnutzung durch den gewöhnlichen Gebrauch verstanden. — Der Versicherer eines Schiffes kommt nicht für die Slitage auf. — Wollte man jedoch diesen Grundsatz bei jeder Havarieberechnung strenge durchführen, so würde dies zu unendlichen Schwierigkeiten Veranlassung geben; in den meisten Fällen würde es aber geradezu unmöglich sein. Denn alsdann müßte bei jedem Schaden, wofür der Versicherer in Anspruch kommt, zunächst untersucht werden, ein wie großer Theil des Schadens der Slitage, und wie viel den eigentlichen Seeunfällen zuzuschreiben ist. Segel, welche weggekappt wurden und in Havarie grosse vergütet werden sollen, waren gewiß schon vor dem Kappen meist immer etwas abgenutzt; der Grad der Abnutzung ist aber, wenn das Segel verloren gegangen, nicht mehr durch Besichtigung festzusetzen; und auch bei Beschädigung anderer Art, wo eine Besichtigung stattfinden kann, wird es immer sehr schwierig sein, die Slitage in Zahlen auszudrücken. Deshalb ist es überall gebräuchlich, für den Unterschied zwischen den neu angeschafften und den verlorenen Gegenständen einen festen Abzug, gewöhnlich ein Drittel, anzunehmen. — S. d. Art. Ausbesserungskosten.

Solawechsel; engl. sole-bill; franz. seule lettre de change; span. sola di cambio. Ein Wechsel, der nur in einem Exemplar ausgestellt wurde.

Sourabaya. Guter Hafen an der Nordostküste von Java.

Tonnengeld etc. wie bei Batavia.

Zum Repariren von Schiffen geeigneter als Batavia.

Spanien.

Rechnungsart findet sich bei den betreffenden Plätzen angegeben.

Maß: 100 Varas = 127,143 Berliner Ellen, 146,607 Bremer, 84,796 franz. Meter, 70,664 franz. Aunes, 147,992 Hamburger, 135,094 Kopenhagener, 77,290 Lissab. Varas, 92,746 engl Yards, 84,796 niederl. Ellen, 119,182 russ. Arschinen, 142,819 schwed., 108,830 Wiener. 100 Fuß = 92,746 engl., 98,661 Hamb., 90,059 preuß.

Getreide: 1 Cahiz zu 12 Fanegas. 100 Cahizes = 68,489 Amsterd. Sack, 77,156 Bremer Scheffel, 41,080 dänische Tonnen, 57,148 franz. Hektoliter, 54,235 Hamb. Scheffel, 234,571 Livornoer Staja, 19,659 engl. Quarter, 57,148 niederl. Sack, 29,374 russ. Tschetwert, 34,669 schwed. Tonnen, 92,935 Wiener Metzen.

Gewicht: 1 Quintal zu 4 Arroben à 25 ℔. 100 ℔ = 98,416 Berliner, 92,279 Bremer, 92,125 dänischen, 46,009 franz. Kilo, 94,980 Hamburger, 100,230 Lissaboner, 101,443 englische, 46,009 niederländ., 112,476 russische, 108,632 schwed. Victual, 135,264 schwed. Eisen, 82,142 Wiener.

Diese Zahlen durch 4 dividirt, giebt das Gewicht von einer Arrobe zu 25 ℔, also 24,604 Berliner, 23,070 Bremer u. s. w.

Spanisches Seerecht. Das jetzige spanische Seerecht ist im Handelsgesetzbuch von Art. 583 bis Art. 1000 enthalten. Als Grundlage desselben ist die Ordonnanz von Bilbao zu betrachten, und diese wiederum ist aus den Satzungen des Consulats hervorgegangen, die in älteren Zeiten in allen südeuropäischen Landen großes Ansehen genossen, also auch bei Abfassung der Ordonnanzen Ludwigs XIV. maßgebend gewesen sein dürften, welche denn wiederum dem französischen Code de commerce als Grundlage dienen; und da das spanische Handelsgesetzbuch in der Form dem französischen sehr ähnelt, so wird mitunter die Ansicht ausgesprochen, es sei nur eine Umarbeitung dieses letzteren, was jedoch nicht der Fall ist. Das spanische Seerecht ist in mancher Beziehung, namentlich was Klarheit, Folgerichtigkeit und Gerechtigkeit betrifft, als ein Muster aufzustellen. Ein namhafter Rechtslehrer, Pardessus, behauptet sogar, irgend ein Seestaat, der noch kein Seerecht

besitze, könne das spanische annehmen, denn es klebe nicht an nationalen Vorurtheilen oder örtlichen Usanzen. Schwächen und Einseitigkeiten, welche im spanischen Seerecht vorkommen und die sich in andern Gesetzgebungen nicht finden, sind unter andern folgende:

Bei Coursveränderungen soll der Steuermann in Uebereinstimmung mit dem Capitain handeln; ist er anderer Meinung, so soll er seinen Protest im Schifffahrtsbuche (libra de navigation, welches außer dem Journal zu führen ist) notiren, dann aber sich dem Urtheil des Capitains unterordnen. — Hat ein Capitain angefangen Ladung einzunehmen (wenn er auf Stückgut angelegt hat) und ihm fehlt noch ³/₅ der vollen Ladung, so kann er ein anderes Schiff, das zur Reise tauglich befunden wird, annehmen; doch sind Ueberladungskosten und Mehrfracht zu seinen Lasten. (Sind die Connoissemente, wie gewöhnlich gleich bei der Verladung geschieht, abgesandt, so wird es schon nicht mehr möglich sein, die Güter aus dem Schiff zu nehmen.) — Wer ein Schiff ganz gemiethet hat, kann sein Recht einem anderen Miether überlassen, ohne daß der Capitain dies verhindern kann. (Dem Capitain ist es aber bei verderblichen Gütern nicht einerlei, mit wem er contrahirt; und es kann auch außerdem Fälle geben, wo der Capitain sich an den Ablader zu halten hat.) — Mehr als ⁴/₅ eines Schiffes versichern zu lassen, ist verboten. (Ob dies Verbot in der Praxis noch aufrecht gehalten wird, ist zu bezweifeln, jedenfalls ist es nicht mehr als zeitgemäß zu betrachten.)

Daß sich auch noch sonstige Fehler und Gebrechen finden, ist einem so umfangreichen Werke, das wegen seiner Quellen auf die Anschauungen eines vielleicht schon bei der Abfassung überwundenen Standpunktes angewiesen war, sehr erklärlich, und da einige dieser Mängel in allen Gesetzgebungen des Continents vorkommen, so können sie kaum als solche angesehen werden. Dies sind namentlich: die Verordnung, Schiffsrath zu halten; die Absprechung der Gage bei Verlust des Schiffes, und das Verbot der Versicherung auf Fracht für die im Schiff befindlichen Güter, und auf erwarteten Gewinn.

Die Vorzüge des spanischen Seerechts sind jedoch so überwiegend, daß es, wie gesagt, für ein Musterwerk gelten kann. Dies Lob, sagt Pardessus, würde er einem ähnlichen, von einem gewöhnlichen Rechtsgelehrten verfaßten Werke ertheilen, und er fragt, ob es nicht ungerecht sein würde, wollte man es der Arbeit einer Regierungsbehörde verweigern.

Spediteur; engl. forwarding merchant; franz. commissionaire; span. commissionario. Der Vermittler des Waarentransports. Er muß für die möglichst schnelle Beförderung der empfangenen Waaren aufkommen, und auch für die Anwendung aller ihm zu Gebote stehenden

Sicherheitsmaßregeln. Für Beschädigung an Waaren muß er haften, wenn sie seiner Schuld oder Unvorsichtigkeit zugeschrieben werden kann. Ebenfalls haftet er für die durch ihn verwendeten Zwischenspediteure. — Ueber Empfang und Versendung der Güter, so wie über den Inhalt der von ihm ausgestellten Frachtbriefe muß er ein Register führen.

Vergl. holl. H.=G. 86 ff.

Spillage; engl. sweepings, spillage; span. desperdicios. Der Verlust, den trockene Güter durch undichte Verpackung erleiden. Ein solcher Schaden kann in der Regel der Seebeschädigung nicht zugeschrieben werden; die Versicherer ersetzen ihn folglich nicht; auch pflegen sie sich in ihren Bedingungen ausdrücklich dagegen zu verwahren. Nur wenn die Spillage erweislich durch Seebeschädigung entstanden ist, etwa durch Verfaulen der Säcke, ist das vorgefundene Untergewicht zu Lasten der Versicherer; vorausgesetzt, daß der Schaden die stipulirten Procente übersteigt.

Status; engl. statement, inventory; franz. état. Die Uebersicht über Vermögen und Schulden, welche vom Gemeinschuldner beim Ausbruch eines Bankerotts oder Concurses angefertigt ist.

Stauung; engl. stowing. Siehe Attest.

Stauerlohn; engl. stowage; franz. frais d'arrimage; span. estivage. Was für die Festlegung der Güter im Schiffsraum bezahlt werden muß, heißt Stauerlohn. Diese Ausgabe ist zu Lasten des Schiffes, und aus der Fracht zu tragen; es müßte denn ausdrücklich in der Chartepartie anders bedungen sein.

Steinkohlen; engl. sea-coals, coals; franz. charbon de pierre; span. carbon de piedra. Der Verbrauch von Steinkohlen wird von Dampfschiffen mitunter in Havarie grosse in Anspruch genommen, wenn nämlich in außergewöhnlichen Fällen, z. B. wenn das Schiff an Grund gekommen war, geheizt werden mußte. Es ist aber die Vergütung nicht zulässig, denn es ist Pflicht des Schiffers, alle ihm zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden und zwar ohne Anspruch auf Schadenersatz, so lange jene Mittel auf übliche Weise angewandt wurden. Wenn also bei einem Segelschiff, das an Grund gerathen, die Segel beigesetzt werden, und sie dadurch Schaden leiden, so kann ein solcher Schaden nicht in Havarie grosse vergütet werden. Und eben so wenig der Verbrauch von Kohlen in einem solchen Falle.

Stell Segel, ein; engl. a suit of sails; span. juego de velas. Sämmtliche zu einem Schiffe gehörige Segel mit Ausnahme der Reservesegel. — Es gehört zur Seetüchtigkeit des Schiffes, daß die beim Abarbeiten von Legerwall vornehmlich in Betracht kommenden Segel, also

Stagsegel, Bocke, Großsegel, Marssegel und Besahn doppelt an Bord sind. Hat ein Schiff sämmtliche Segel doppelt an Bord, so nennt man dies: es hat zwei Stell Segel.

Stenge; engl. top mast; franz. mat de hune; span. mastelero.

Stettin. Schiffe von mehr als 15 Fuß Tiefgang bleiben in Swinemünde.

Tonnengeld ein und aus, im Ganzen 20 Sgr. pr. Last.

Meßbrief $8\frac{1}{2}$ ℛ𝓅.

Lootsgeld von Swinemünde für ein Schiff von 100 Last 8 ℛ𝓅.

Stockholm; engl. do. Hafen- und Handelsstadt in Schweden.

Rechnungsart rc. s. Schweden.

Tonnengeld für schwedische und gleichgestellte Schiffe, bei Ankunft und Abfahrt jedesmal pr. Last $5\frac{1}{3}$ Schill.

Unkosten eines englischen Schiffes von 200 Tons: ankommend Rd. 178. 39, ausgehend 194. 9.

Stoppage in transitu; s. Connoissement 16.

Stossen; engl. to strike; franz. toucher; span. tocar. Wenn ein Schiff bei so bewegter See, daß es von den Wellen gehoben wird, den Grund berührt, ohne fest sitzen zu bleiben, so heißt dies: das Schiff hat gestoßen. Bleibt es aber nach dem Stoßen am Grunde sitzen, so tritt ein Strandungsfall ein (s. d. Art.). — Stoßen des Schiffes giebt auch Anspruch an die Versicherer für Extra-Leckage an Flüssigkeiten und für Bruch an zerbrechlichen Waaren.

Strafen; s. Bestrafung.

Strandrecht; engl. strand-right, jurisdiction of the strand; speciell als Recht des Grundeigenthümers: lagan; franz. droit de côte. Früher gehörte alles an den Strand geworfene Gut den Anwohnern oder doch den Grundeigenthümern, eventuell dem Staate. So war das Strandrecht alter Zeiten, dessen Ueberreste in manchen Ländern erst gegen das Ende des vorigen Jahrhunderts beseitigt worden sind. — Jetzt wird unter Strandrecht vornehmlich das Beaufsichtigungsrecht des Staates über den Strand und über die Berger und deren Ansprüche verstanden. Es steht jedoch überall dem Schiffbrüchigen frei, selbst zu bergen; ja ohne Einwilligung des Schiffers darf keiner der Strandbewohner an Bord kommen; diese sind aber verpflichtet, auf geschehene Aufforderung den verunglückten Schiffen beizustehen. — Ist die Bergung mit Hülfe der Strandbewohner geschehen, so kommt diesen eine Vergütung zu, Berglohn genannt; derselbe besteht in der Regel in gewissen Procenten vom Geborgenen, und wird, wenn eine gütliche Verständigung fehlschlug, von der Behörde festgestellt (s. Berglohn). Ferner versteht man unter

Strandrecht das Recht des Staates an herrenlosen Gütern, die meist allenthalben nach Jahr und Tag dem Fiskus anheimfallen. — Auch (in England) das Recht des Grundeigenthümers an solchen Gütern. — In allen Ländern hat der Grundbesitzer Anspruch auf Entschädigung wenn sein Deich oder seine Ländereien durch das Antreiben des schiffbrüchigen Gutes oder durch den Transport desselben gelitten hat; dieser Anspruch wird mitunter als Strandrecht bezeichnet.

Strandungsfall; engl. stranding; franz. echouement; span. encallamiento. Unter Strandung eines Schiffes versteht man im gewöhnlichen Sprachgebrauch jedes mehr oder minder gefährliche Festgerathen desselben auf einer Untiefe außerhalb des rechten Fahrwassers. Ein solches Festgerathen gehört mit zur Seegefahr, und es scheint also keiner genaueren Bestimmung zu bedürfen, was unter Stranden zu verstehen ist. Da aber bei Versicherungen auf Güter oft die Beschädigung zu Lasten des Versicherten bleibt, außer im Strandungsfall, so ist mit Rücksicht auf das Assekuranzwesen eine nähere Feststellung desjenigen, was unter Strandungsfall zu verstehen, durchaus nothwendig.

Die Bremer Bedingungen §. 18 geben darüber folgende Erläuterung:

„Als Strandungsfall gilt, wenn ein Schiff durch zufällige Umstände auf Grund geräth und fest sitzen bleibt, oder, nachdem es festgerathen ist, durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln oder auch durch Sturm und hohe Fluth wieder flott gemacht wird. Zu diesen ungewöhnlichen Maßregeln wird insbesondere die Erleichterung des Schiffes während es auf dem Grunde sitzt und das Abbringen mittelst fremder Hülfe, so wie das Abziehen durch Dampfböte gerechnet. Dagegen wird es nicht als Strandungsfall angesehen, wenn ein Schiff unter gewöhnlichen Umständen in Häfen und Flüssen oder auf den Watten beim Ablauf der Ebbe, oder durch sonstige Seichtigkeit des Wasserstandes an den Grund kommt. Im Zweifel, ob ein Strandungsfall anzunehmen sei oder nicht, wird auf die jedesmaligen Umstände, so wie auf den Zustand des Schiffes unmittelbar vor und nach der Berührung des Grundes gesehen, um daraus zu ermessen, ob Beschädigung oder Bruch der Güter dadurch entstanden sein könne.“

Im Hamburger Plan §. 93 lautet die Erklärung wie folgt:

„Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn das Schiff auf einen Grund geräth und fest sitzen bleibt, oder nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln, als Kappen der Masten, Werfen oder Löschung von der Ladung, — (nicht durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, als Winden auf den Ankern, Backstellen der Segel) — abgebracht wird, oder durch ungewöhnlich hohe Fluth abkommt, und wenn das Schiff durch

solches Festsitzen Schaden am Rumpf erlitten hat, der so bedeutend ist, daß sich die Beschädigung der Güter hieraus erklären läßt."

Nach englischen Entscheidungen ist jedes durch die Gewalt der Elemente entstandene Festgerathen des Schiffes auf Untiefen, gleichviel ob dies Pfähle oder Klippen sind, wodurch es für die Zeit als ein schiffbrüchiges Schiff angesehen werden kann, als Strandung zu betrachten.

(Im Sinne des Memorandums, s. d. Art.) In einem Fall, als ein Schiff im Hafen trocken zu sitzen kam und trotz aller Vorsichtsmaßregeln umschlug und zerbrach; oder als ein Schiff in einem Canal durch unvorgesehenes wegen Vornahme von Reparatur am Canale nöthig gewordenes Ablassen des Wassers auf Pfähle gerieth, von deren Vorhandensein Niemand gewußt hatte, wurde der Unfall als Stranden angesehen.

Jene von Beschädigung befreiende Clausel, „frei von Beschädigung außer im Strandungsfall", schließt jedoch die Ersetzung eines vom Versicherten geleisteten Beitrags zur Havarie grosse nicht aus. Die englische Clausel nimmt Bedacht auf die Verpflichtung des Versicherers, einen solchen Beitrag zu vergüten, denn sie lautet: „free from average, unless general, or the ship be stranded."

S. d. Art. Beschädigung.

Sturzsee; engl. a heavy sea that breaks on board; span. un golpe de mar; Wogen: mares. Eine Woge, die mit Ungestüm über das Schiff hin oder gegen dasselbe schlägt. Schaden durch Sturzseen an Segeln und Tauwerk ist zu Lasten des Versicherers, wenn er auch sonst von solchem Schaden frei wäre.

Supercargo oder Cargadeur; engl. Supercargo; span. sobrecargo. Der Eigenthümer der Waaren oder der vom Befrachter des Schiffes zur Mitmachung der Reise an Bord gesandte und mit der Beaufsichtigung und der Leitung des kaufmännischen Theils einer überseeischen Unternehmung Beauftragte. — Seine Handlungen, so lange sie sich auf den Wirkungskreis eines Supercargos beschränken, verpflichten den Auftraggeber. — Geschäfte für eigne Rechnung darf er nur mit Bewilligung des Auftraggebers machen. Soll ein Anspruch des Letzteren an den Versicherer stattfinden, so steht diesem gegen das Verfahren des Supercargo, als Specialbevollmächtigten, dieselbe Einrede zu, die er gegen irgend welche eigene Verfügungen des Versicherten hätte erheben können. — Eine neuere Verfügung der mexikanischen Regierung verbietet die Consignation der Ladung an den Capitain oder an den Supercargo; dieselbe muß in allen Fällen an ein Handelshaus des Be-

stimmungsplatzes adressirt werden. Die mexikanischen Consuln im Auslande werden durch jene Verfügung angewiesen, keine Dokumente zu beglaubigen, als solche die auf etablirte Handelshäuser lauten.

Tagescours; engl. course of to day; franz. cours du change d'aujourd'hui. Der Werth, den fremde Wechsel oder Münzen am Tage des Ein- und Verkaufs gegen sofortige Bezahlung haben.

Takel. Wenn die Windetakel des Schiffes bricht und die Güter erleiden dadurch Schaden, so ist (nach Hamburger und preußischen Gesetzen ausdrücklich) der Versicherer verpflichtet, den Schaden zu vergüten; doch kann er sich dann an den Schiffer halten. — Bricht dagegen das Windetau im Packhause des Versicherten, so kann an den Versicherer kein Anspruch stattfinden. In Frankreich ist der Schiffer für Schaden durch Brechen der Windetakel verantwortlich; doch wird auch dort, bei Unvermögen des Schiffers, der Versicherer eintreten müssen. — Nach den alten Seerechten sollte der Schiffer den Kaufleuten die Windetakel zeigen, fanden sie etwas daran auszusetzen, so mußte er für die Ausbesserung sorgen, sonst aber einen Schaden allein tragen; ebenfalls wenn er die Takel nicht vorher gezeigt hatte. Erklärten die Kaufleute das Tauwerk für gut, und es entstand durch Brechen desselben ein Schaden, so wurde derselbe nach dem Seerecht von Oleron gemeinschaftlich getragen, vom Kaufmann, vom Schiffer und vom Volk. Zur Anschaffung von Tauwerk war das Windegeld bestimmt.

Tambangan. Fährschiffe in Batavia.

Tara, Thara; engl. tare; franz. tare; span. tara. Die Vergütung für das Gewicht der Verpackung; feste Tara ist die, welche bestimmte Pfunde pr. Collo, oder bestimmte Procente vom Bruttogewicht, beträgt; reine Tara ist das wirkliche Gewicht der Verpackung.

Taxation; engl. estimate, valuation; franz. taxation; span. tasacion.

Taxiren; engl. to value, estimate; franz. estimer; span. valuar. Taxationen oder Schätzungen kommen im See- und Assekuranzwesen in zwei Hauptabtheilungen vor: einmal wo es sich um die Werthbestimmung eines Gegenstandes, und dann, wo es sich um die Größe eines Schadens handelt. Der besseren Uebersicht wegen wollen wir aber auf andere Weise classificiren und zunächst einiges über die bei Schiffen, und dann über die bei Waaren vorkommenden Taxationen sagen.

Eine Taxation des Werths eines Schiffes kann erforderlich sein, wenn eine Rhederei aufgelöst werden soll; geschieht die Auflösung auf außergerichtlichem Wege, so hängt die Wahl der Taxatoren allein von den Rhedern ab; sonst wird das Gericht von den Betheiligten die

Taxatoren vorschlagen lassen, und sie sodann, wenn nichts dabei zu erinnern ist, bestätigen. — Ferner ist eine Taxation des Werths in Havarie-grosse-fällen nöthig, um den beitragenden Werth des Schiffes zu ermitteln. Der Schiffer, dem die Einleitung des Havarieverfahrens obliegt, hat zu diesem Zwecke sich an die angestellten Taxatoren zu wenden, wo es deren giebt, sonst an diejenigen Personen, welche nach dem Ortsgebrauch derartige Taxationen vorzunehmen pflegen. Ebenfalls müssen aufgeopferte und nicht ersetzte Theile des Schiffsgeräths taxirt werden. — Was die Taxation des Werths betrifft, so wird solche in manchen Havariefällen schon im Nothhafen vorgenommen; es kann aber auch damit gewartet werden bis zur Ankunft am Bestimmungsplatze; mitunter wird nach der örtlichen Usanz die im Nothhafen gemachte Taxation doch nicht anerkannt, und die Unkosten sind dann vergebens aufgewendet.

Bei Partikular-Havarien an Schiffen ist es bei manchen Versicherungsgesellschaften gesetzliche Vorschrift, vor der Ausbesserung des Schadens durch Besichtigung die Beschaffenheit desselben, ob derselbe nämlich den Seeunfällen oder anderen Ursachen zuzuschreiben ist, zu erweisen; und alsdann den Betrag der Herstellungskosten taxiren zu lassen.

Erreichen seebeschädigte Waaren den Bestimmungsplatz, so ist zur Ausmittelung des Schadens der Werth zu taxiren, den solche im gesunden Zustande würden gehabt haben; an einigen Plätzen ist es auch gebräuchlich, vor dem Verkauf des beschädigten Theils den Werth desselben zu taxiren.

Gesetzliche Bestimmungen über die Taxation von Partikularschaden finden sich in den Bremer Bedingungen §. 60. Bei Schiffen ist der Schaden durch gehörig beglaubigte Sachverständige zu untersuchen und zu taxiren. Diese werden, wenn das Schiff auf der Weser liegt, gemeinschaftlich von dem Versicherten und Versicherer ernannt. Ein Schiffsagent der Versicherer muß aufgefordert werden, dabei zu sein; er hat die Atteste durch seine Unterschrift zu beglaubigen. Journal und Verklarung müssen den Besichtigern vorgelegt werden, welche darauf zu achten haben, daß nur der Seeschaden der letzten Reise taxirt werde, nicht aber sonstige Schadhaftigkeit, aus Altersschwäche, Fäulniß, Wurmfraß oder unterlassener Reparatur früherer Seeschäden herrührend. — §. 61. Im Auslande ist auf dieselbe Weise unter Zuziehung des Agenten der Versicherer, welcher gemeinschaftlich mit dem Versicherten die Sachverständigen ernennt, zu verfahren. Ist kein Agent da, so ernennt der Bremer Consul oder der hanseatische Consul, oder wo keine Consuln sind, die competente Behörde die Besichtiger und Taxatoren.

§. 62. Bei Waaren, die beschädigt in Bremen ankommen, ist durch zwei Sachverständige, von denen jeder Theil einen ernennt, die Ursache des Schadens zu ermitteln; können diese sich nicht verständigen, so erwählen sie einen Obmann. (Diese Sachverständigen sind in der Regel Küper.) Vor dem Verkauf muß der gesunde Werth durch zwei auf obige Weise ernannte Mäkler taxirt werden. Auch diese haben bei Meinungsverschiedenheit einen Obmann zu wählen. §. 63. Bei Waaren, welche im Auslande beschädigt ankommen, ist auf gleiche Weise unter Berücksichtigung örtlicher Usanz zu verfahren. Legitimirt sich ein Bevollmächtigter der Bremer Versicherer, so ist das Verfahren seiner Controle zu unterwerfen, bei Verlust des Entschädigungs-Anspruchs. — Die Besichtigung muß binnen 14 Tagen, der Verkauf binnen 4 Wochen nach der Entladung geschehen; bei längerer Verzögerung hat der Versicherte sich über die unvermeidliche Nothwendigkeit zu rechtfertigen.

Der Hamburger Plan enthält im §. 102 ähnliche Vorschriften über die Besichtigung und Taxation der Schäden an Schiffen. Auch bei beschädigten Waaren wird im §. 96 Besichtigung und Taxation vorgeschrieben. Das Beschädigte muß öffentlich verkauft werden, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Versicherers ist die Taxirung des Schadens hinreichend. — Vor dem Verkauf ist der Markt- (Börsen-) Preis inclusive Zoll der Taxation zum Grunde zu legen.

Das preußische Recht enthält darüber im §. 2246 ff. Folgendes: Bei Particular-Havarien ist der Betrag des Schadens auszumitteln; und zwar bei Schiffen durch die vor der Ausbesserung vorzunehmende Untersuchung und den darnach anzufertigenden Kostenanschlag. Die Besichtiger und Taxatoren müssen entweder durch Uebereinkunft der Interessenten gewählt oder von der Obrigkeit ernannt und in beiden Fällen beeidigt werden. — Bei Waaren ist das Beschädigte vom Unbeschädigten zu trennen, und Ersteres durch vereidete Taxatoren zu würdigen, dann aber öffentlich zu verkaufen. Die Taxation muß bei Schiffen an dem Orte, wo sie zuerst einlaufen, bei Waaren am Orte der Entladung geschehen. Der daselbst gegenwärtige Versicherer, oder dessen dem Schiffer bekannt gemachte Agent muß dabei zugezogen, oder doch ein Curator des abwesenden Versicherers bestellt werden. Die Taxation muß unter gerichtlicher Aufsicht erfolgen. Geschieht die Taxation im Auslande, so ist die Zuziehung des Consuls der Nation, von welcher der Versicherer ist, oder eines Notars und zweier Zeugen hinreichend.

Taxe; engl. valuation; eine taxirte Police: valued policy; span. evaluacion. Die Versicherung eines Gegenstandes kann auf zweierlei Weise geschehen. Ist der genaue Werth desselben, z. B. bei erwarteten

Waaren, noch nicht bekannt, so kann eine gewisse Summe, geltend auf Waaren in dem bezeichneten Schiffe, versichert und dabei der Vorbehalt gemacht werden, den Werth der Waaren näher aufgeben zu wollen. Dies nennt man mittelst offener Police versichern. — Wird dagegen beides, die versicherte Summe, und der Versicherungswerth des betreffenden Gegenstandes in Zahlen ausgedrückt, so wird die letztere Summe die Taxe, die Police aber eine taxirte genannt. — Der Ausdruck: „Taxe vorbehalten“ kann demnach nur in offenen Policen vorkommen; wogegen derjenige: „Taxen vorbehalten“, oder „Taxenaufgabe vorbehalten“ alsdann gebraucht wird, wenn der Versicherungswerth des Ganzen festgestellt, die Eintheilung desselben nach der Anzahl der Colli jedoch nicht geschehen ist. Eine solche Theilung des ganzen Betrags geschieht deshalb, um im Fall von Schaden, und wo dieser gewisse Procente von der Taxe betragen muß, leichter Ersatz zu bekommen. (S. Beschädigung, Havarie partikulaire 9.)

Sollen die Versicherer wegen Schadenersatz in Anspruch genommen werden, bevor eine offene Police in eine taxirte umgewandelt werden konnte, so muß die Höhe des versicherbaren Interesse erwiesen werden. Dies geschieht bei Waaren durch Vorlegung der Einkaufrechnung (der Faktura), deren Betrag mit Hinzufügung der Assekuranzprämie als Versicherungssumme gilt. — Bei Frachtversicherungen wird das Manifest, das Connoissement oder die Charteparthie als Grundlage der Werthermittelung betrachtet. — Bei Schiffen ist oft eine genaue nachträgliche Werthbestimmung nur dann möglich, wenn ein solcher Fall in den Gesetzen durch Feststellung einer gewissen Summe für jede Tonne oder Last vorgesehen worden ist.

Nach Bremer Bedingungen §. 29 gilt als Versicherungswerth von Gütern, so lange derselbe nicht taxirt ist, der Einkaufsbetrag einschließlich aller Unkosten bis an Bord und der Assekuranzprämie, und ist als solcher im Fall von Schaden zu erweisen. Ist Fracht vorausbezahlt, so wird auch diese mit zu den Unkosten gezogen. — Soll imaginairer Gewinn mit versichert werden, so kann solches durch die Beifügung „einschließlich imaginairen Gewinn“ bis zu zehn Procent von dem, wie oben festgestellten Versicherungswerth geschehen. Soll mehr Gewinn versichert werden, so müssen die Procente ausgesprochen werden. — Ist aber eine Taxe nach Stückzahl, Maß, Gewicht oder durch Bestimmung des Courses für eine fremde Valuta verabredet, so gilt eine solche Taxe als der Versicherungswerth der Güter und kann nur durch neue Uebereinkunft zwischen beiden Partheien abgeändert werden.

§. 33. Versicherte Schiffe oder Schiffsparte, die in der Police nicht taxirt sind, werden zur Berechnung in Partikulair-Havarie auf 75 Thaler für die Bremer Rockenlast angenommen; die Commerzlast zu 1½ Rockenlast gerechnet:

§. 64. Bei Versicherung auf Frachtgelder, ohne weitere Bezeichnung, wird dieselbe als auf Nettofracht geltend verstanden, und als solche stets ⅔ der Gesammtfracht laut Manifest, Frachtliste, Connoissement, oder in Ermangelung eines oder des anderen dieser Dokumente, laut Charteparthie, angenommen. Aehnlich nach Hamburger Plan §. 11; doch wird bei Casko-Versicherungen in Ermangelung einer Taxe der Werth angenommen, den das Schiff einschließlich seines gesammten Zubehörs und seiner Ausrüstung vor angetretener Reise hatte. (Es leuchtet wohl ein, daß eine solche Werthbestimmung in den meisten Fällen sehr schwierig ist.)

Tonne; engl. tun; franz. tonneau; span. tonnelada. Bei Schiffsfrachten:

Die englische Tonne hält 20 Centner à 112 ℔, also 2240 ℔ = 2040 ℔ Bremer.

Die französische Tonne hält 1000 Kilo oder 2000 ℔ Bremer.

Beim Waarenhandel:

Bremen: 1 Tonne Thran von 216 ℔.

Candia: 1 Tonne Oel von 68 Oken = 173½ ℔ Bremer.

Hamburg: 1 Tonne Thran von 224 ℔ = 217 ℔ Bremer.

London: 1 Tun (wie oben).

 " 1 Tun Schießpulver von 100 ℔ = 91 ℔ Bremer.

Kopenhagen (überhaupt Dänemark und Holstein): 1 Last = 22 Tonnen. 100 Tonnen dänisch = 84 Tonnen schwedisch. 21½ Tonnen ist = 1 Last in Bremen.

Totalverlust; engl. total loss; franz. perte totale; span. perdida total. Ein Totalverlust tritt alsdann ein, wenn der betreffende Gegenstand dem Besitze des Eigenthümers ganz und gar entzogen wird. Die Assekuranzwissenschaft unterscheidet jedoch zwischen absolutem und construktivem Totalverlust. Ersterer findet statt, wenn der versicherte Gegenstand durch die Gewalt der Elemente oder durch feindliche Nehmung und Condemnation für den Eigenthümer aufgehört hat, zu existiren. Letzterer, wenn der Verlust so wahrscheinlich oder so groß ist, daß er dem Versicherten ein Recht giebt, zu abandonniren (s. d. Art. Abandon); oder, nach den Gesetzen einiger Länder, wovon weiter unten die Rede sein wird, wenn der Schaden eine solche Höhe erreicht, daß zufolge Uebereinkunft der Verlust als ein totaler angesehen werden soll, in

welchem Fall der Versicherer auf Grundlage des in der Police festgesetzten Werths, unter Abzug des Geretteten, bezahlt.

In allen Ländern, wo der Abandon gestattet ist, spielt das Capitel vom Totalverlust eine wichtige Rolle. Bei einem absoluten Totalverlust ist nämlich der Abandon nicht nothwendig, ja überflüssig, denn es giebt nichts mehr, was dem Versicherer abandonnirt oder überlassen werden kann. Dagegen muß der Versicherte, wenn er bei einem constructiven Totalverlust abandonniren will, den Abandon auf vorgeschriebene Weise dem Versicherer anzeigen.

Bei Waaren kann es nur dann von Wichtigkeit sein, ob ein Totalverlust stattfindet oder nicht, wenn sie „frei von Beschädigung" versichert sind. War eine Beschädigung die Ursache des gänzlichen Verderbs, erreichte aber die Waare den Bestimmungsplatz, so kann von einem Totalverlust nie die Rede sein, selbst wenn der Ertrag so gering ist, daß er die Unkosten nicht deckt. Gingen jedoch von einer frei von Beschädigung versicherten Waare einige Colli oder ein Theil, etwa durch Ueberbordfallen oder in Leichtern, wirklich verloren, so wird ein solcher Fall als partieller Totalverlust behandelt und der Schaden vergütet. In Nordamerika wird dies jedoch nach Benecke und Phillips nicht so berechnet. — Nach den in Spanien, Frankreich und Holland geltenden gesetzlichen Vorschriften kommt jedoch der Versicherer auf Waaren mit der Clausel: „frei von Beschädigung" auch dann in Anspruch, wenn ein Fall vorliegt, der den Versicherten zum Abandon berechtigt. Und dieser Fall tritt ein, wenn der Verlust oder die Verschlechterung der versicherten Güter sich auf drei Viertel beläuft. Dies ist also ein constructiver Totalverlust.

Bei Frachtgeldern findet dann ein absoluter Totalverlust statt, wenn das Schiff auf See untergeht, wenn es genommen und condemnirt wird, und wenn es durch Seeunfälle zum völligen Wrack wird. Ferner wenn die Ladung im Auslande verkauft werden mußte und keine Fracht vergütet wurde. Es kann übrigens immer nur die Fracht für die an Bord befindlichen Güter in Betracht kommen, wenn auch ausnahmsweise in England entschieden worden ist, daß die auf einer Herreise zu verdienende Fracht dann ersetzt werden muß, wenn das Schiff in Ballast die Hinreise angetreten hatte und verunglückte. Dagegen ist aber zu erinnern, daß, wenn Jemand die Fracht hat versichern lassen, die sein Schiff erst durch Ablieferung der auf der Rückreise eingenommenen Güter verdienen soll, und er die Versicherungssumme nach dem gleich nach Antritt der Reise zum Ladeort stattgefundenen Verlust des Schiffes ausbezahlt erhält, er offenbar durch den Unfall gewinnt; denn er erspart Hafenkosten und Monatsgage. — Auf dem Continent deckt man sich

bei derartigen Unternehmungen auf eine zweckmäßige Weise durch Versicherung einer gewissen Summe „auf behaltene Fahrt“ des Schiffes, wobei man gleich die Bedingung machen kann, daß diese Summe auf Frachtgelder übergehen soll, sobald das Schiff den Anfang macht Güter einzunehmen. Für den Fall, wo ein Schiff den Ladeplatz zwar erreicht, aber in so schlechtem Zustande, daß es nicht reparirt werden kann, giebt freilich diese Versicherungsart keine Entschädigung.

Ein construktiver Totalverlust ergiebt sich bei Schiffen: wenn die durch einen wirklichen Seeschaden nothwendigen Reparaturkosten ein gewisses Maß erreichen. Dies Maß ist aber nicht allenthalben gleich. In England müssen die taxirten Reparaturkosten den Werth des reparirten Schiffes übersteigen; unter letzterem versteht man den Werth, der in der Police angegeben war. In Amerika müssen jene Kosten die Hälfte des Werths übersteigen, den das reparirte Schiff am Orte der Reparatur haben würde. Darüber, ob der Werth laut Police oder der wirkliche Werth bei Schiffen zum Grunde gelegt werden soll, hat man lange gestritten; doch scheint jetzt durch Entscheidung des Supreme Court der Vereinigten Staaten die Sache, wie oben angegeben, erledigt zu sein.

In Bremen gilt der eigentliche Abandon nicht; doch enthalten die Bedingungen §. 38 die Bestimmung, daß der Verkauf eines Schiffes als für Rechnung der Versicherer geltend angesehen werden soll, unter anderen angegebenen Fällen auch dann, wenn in einem „Nothhafen die von Sachverständigen geschätzte Reparatur für die auf der versicherten Reise erlittene und gemäß diesen Bedingungen durch den Versicherer zu vergütende Beschädigung, jedoch ohne Abzug der sonst üblichen Kürzung für Unterschied zwischen alt und neu, mindestens fünf und siebenzig Procent von der Taxe in der Police betragen.“

Im Hamburger Plan ist diese Vorschrift nicht enthalten, vielmehr muß ein Schiff im Nothhafen reparirt werden, es sei denn, daß es condemnirt, d. h. als Wrack befunden oder unfähig zur Reparatur erklärt worden sei.

Es ist nicht zu verkennen, daß es für den Versicherten unter gewissen Umständen sehr hart sein kann, zur Reparatur des Schiffes gezwungen zu werden; so wie es auf der andern Seite große Mißverhältnisse zu Wege bringen kann, wenn der Verkauf eines Schiffes, dessen Schaden auf 75 pCt. taxirt worden, für Rechnung des Versicherers gelten soll. Dieser konnte bei Vornahme der Reparatur, nach Abzug des Drittels, mit 50 pCt. Schaden frei kommen, während er beim Verkauf des Schiffes ganz den Zufälligkeiten des Platzes und der Conjunctur ausgesetzt ist, wodurch in den meisten Fällen sein Schaden

bedeutend vergrößert wird. Denn wird bei einem mit 20,000 ₰ versicherten Schiffe die Reparatur auf 15,000 ₰ geschätzt, so ist ein Verkaufspreis von 5000 ₰ schon ganz ansehnlich; und der Versicherte, der den Ausfall zu tragen hat, verliert 75 pCt., während er, wenn reparirt wurde, mit 50 pCt. freigekommen wäre. Früher ward in Bremen ein anderes Verfahren angewandt. Bei Particularschäden an Schiffen ist es nämlich Gesetz, daß die taxirten Reparaturkosten mit den wirklichen verglichen werden, und daß alsdann der mindere Betrag der Berechnung zum Grunde gelegt wird. Beim Verkauf eines beschädigten Schiffes, dessen Herstellung vorher taxirt wurde, kann natürlich der Kostenbetrag der wirklichen Reparatur nicht ermittelt werden. Hätte dieser aber auch das Taxatum überstiegen, so konnte der Anspruch an die Versicherer doch nicht höher als auf den Ersatz nach Taxation gehen, und dies Maximum der Entschädigungspflicht durfte also auch im Fall des Verkaufs nicht überschritten werden. Auf analoge Weise hatten dann die Versicherer nur den minderen Schaden zu vergüten, der sich aus dem Verkauf im Vergleich mit den taxirten Reparaturkosten herausstellte, indem sie den Mehrbetrag im ersteren Fall als durch den Verkauf und nicht durch die Beschädigung herbeigeführt ansehen konnten, und deshalb den Verkauf nicht für ihre Rechnung anzuerkennen brauchten. Der Rheder oder sein Stellvertreter mußte es dann überlegen, ob es vortheilhafter für ihn sein würde, die Reparatur vorzunehmen, und die Fracht zu verdienen, oder diese aufzugeben, wenn er den Verkauf geschehen ließ.

Wurde also das Schiff verkauft, obgleich es der Ausbesserung fähig war, so mußte man annehmen, daß der Rheder es so gewollt hatte, und dies im eigenen Interesse eingeschlagene Verfahren durfte demnach nicht zum Nachtheil der Versicherer gereichen, die ihrerseits eben so wenig die Unterlassung der Reparatur fordern konnten, wenngleich sie vermuthen mochten, daß der Verkauf des Schiffes den Schaden verkleinern konnte.

Konnte nun also nach den hier entwickelten inneren Gründen der Verkauf eines beschädigten Schiffes nur dann für Rechnung der Versicherer geschehen, wenn die Herstellung desselben ganz unmöglich war, so ist das freilich jetzt durch die feste Begrenzung des Schadens auf 75 pCt. anders geworden.

In Betreff der Versicherung auf Frachtgelder ist dadurch indessen nichts geändert, und muß demnach der bisherige Grundsatz auch ferner Geltung behalten, daß die Versicherer auf Frachtgelder nur dann in Anspruch kommen können, wenn das beschädigte Schiff zur Fortsetzung

der Reise schlechterdings nicht wieder hergestellt werden konnte; ein Grundsatz der um so gerechter ist, da die Herstellungskosten, so groß sie immer hätten sein mögen, doch den Versicherern auf Frachtgelder nicht im Mindesten zur Last gekommen wären.

(S. Fracht.)

In Bremen, Hamburg, Elsfleth, Emden und Leer kennt man Versicherungen mit der Clausel „bloß gegen Totalverlust“. Die Bedeutung dieser Clausel ist jedoch nicht allenthalben dieselbe.

Nach Bremer Bedingungen §. 26 gilt als Totalverlust: wenn ein Schiff mit oder ohne Ladung untergeht oder aufbrennt; wenn es feindlich genommen wird; wenn es durch Seeraub verloren geht; wenn es als verschollen anzunehmen ist; wenn ein Schiff auf den Strand geräth, zertrümmert, nicht wieder abgebracht werden kann, während etwa Theile davon gerettet werden; wenn Waaren aus einem verunglückten Schiff seetriftig geworden sind, nachher aber geborgen werden; „in welchen Fällen, sei es für ein Schiff oder für Waaren, der Schaden jedoch, um als Totalverlust ersetzt zu werden, einschließlich aller Unkosten für die Bergung, mindestens fünfundsiebenzig Procent betragen muß.“ — Wurde der Totalverlust eines gestrandeten Schiffes oder der Waaren darin, durch Anwendung von Unkosten verhütet, so werden solche jedenfalls vom Versicherer erstattet.

Nach dem Hamburger Plan §. 42 bezahlt der Versicherer bei einer Versicherung mit obiger Clausel nur dann, wenn der Schaden 98 pCt. übersteigt. — Ebenso nach §. 42 des Grundgesetzes der Union Assek. Comp. in Elsfleth.

Nach Leerer Bedingungen wird jener Clausel „allein gegen Totalverlust“ noch ausdrücklich beigefügt: „frei von Havarie grosse und particulaire.“ In dieser Beziehung ist sie also nicht leicht der Mißdeutung ausgesetzt. Nur ist es sonderbar, daß eine Havarie grosse, wodurch doch der Totalverlust verhütet wurde, nicht ersetzt werden soll. Dies scheint man in Leer auch gefühlt zu haben, denn es heißt in den Grundgesetzen: eignet sich ein Schaden nicht zur Vergütung, so sollen dennoch die Unkosten, welche zur Erhaltung des versicherten Gegenstandes als zweckmäßig angewandt gehörig nachgewiesen werden, sofern sie in Havarie grosse keine Aufnahme finden, auf Entschädigung pro rata Anspruch haben. Darnach würden also z. B. die Abbringungskosten eines gestrandeten mit Ballast beladenen Schiffes zur Vergütung kommen.

Aber was in Leer als Totalverlust anzusehen ist, bleibt zweifelhaft in allen solchen Fällen, wo ein absoluter Totalverlust nicht stattfindet. Da jedoch in Leer das preußische Landrecht gilt, mithin auch der

Abandon zulässig ist, so scheint bei obiger Clausel die Lehre vom construktiven Totalverlust in Anwendung zu kommen. Denn nach dem Landrecht 2204 ff. berechtigt ein wahrscheinlicher Totalschaden zum Abandon, und wenn ein Schiff während der Reise ohne sehr erhebliche Kosten nicht kann ausgebessert werden. — Für erheblich werden die Kosten erachtet, wenn sie mehr betragen als das Schiff nach der Reparatur, den Werth des Wracks abgerechnet, werth sein würde. Gesetzt also die Reparaturkosten wären taxirt auf 7000 ℛ, das Schiff würde nach der Reparatur werth sein 10,000 ℛ, nach Abzug des Werths vom Wrack 4000 ℛ, also 6000 ℛ, so läge nach Obigem ein Totalschaden vor. — Eine bei einem besonderen Anlaß in Leer gegebene authentische Interpretation trifft im Resultat mit obiger Conjectur zusammen; denn ihr zufolge tritt der Totalverlust ein, sobald die Herstellungskosten den Werth des Schiffes im beschädigten Zustande übersteigen. — Aber es fragt sich, wie wird es gehalten wenn in einem Fall, wo die obigen Zahlen zutreffen, nicht zum Verkauf geschritten, sondern die Reparatur vorgenommen wird? Soll da der Versicherer den Unterschied zwischen dem taxirten Werth in beschädigtem Zustande und dem Versicherungswerth, den wir auf 10,000 ℛ annehmen wollen, also einen Schaden von 6000 ℛ tragen? Dann wäre er ja bei geringerer Prämieneinnahme schlimmer gestellt, als wenn er „für alle Gefahr" versichert hätte, denn alsdann hätte er $^2/_3$ der taxirten Reparaturkosten, mithin 4666$^2/_3$ ℛ zu bezahlen gehabt. Oder soll er diesen Particularschaden vergüten? Dann wäre kein Unterschied zwischen beiden Versicherungsarten.

Der Versicherte muß freilich immer versuchen, die für ihn günstigste Auslegung des Totalverlustes zur Geltung zu bringen, denn sonst hätte ja eine Versicherung, die ihn nur bei völligem Untergang des Schiffes entschädigt, wenig Werth, zumal in der Regel und sehr schlechte Risikos ausgenommen, für eine verhältnißmäßig sehr geringe Prämienerhöhung gegen alle Gefahr versichert werden kann. Besser wäre es freilich, wenn derartige unzweckmäßige, ja zweckwidrige Clauseln gar nicht existirten; denn der Versicherte, dessen Pflicht es ist bei allen Unfällen für Rettung und Erhaltung des versicherten Gegenstandes möglichst zu sorgen, wird bei einer derartigen Uebereinkunft, welche ihm unter gewissen Umständen alle Entschädigung abspricht, gegen sein eigenes Interesse arbeiten, wenn er sich die Bergung besonders angelegen sein lässet; ja er wird auf eine unverantwortliche Weise in Versuchung geführt, dem bereits gestrandeten oder schwer beschädigten Schiffe einen Gnadenstoß zu versetzen, um dadurch einen großen Verlust von sich abzuwenden. Daß noch immer so viele

Schiffe, namentlich Küstenfahrer, auf eine solche Weise versichert sind, ist unbegreiflich. Denn mehr oder weniger beruht ein Versicherungsvertrag doch auf Täuschung, wenn der Versicherte nur bei einem Schaden von resp. über 98 pCt., oder von 75 pCt. Anspruch auf Vergütung haben soll, während dieselben Gesetze, welche diese Grenzen der Verbindlichkeit des Versicherers feststellen, vom Versicherten verlangen (Bremer Bedingungen 55) er solle unter allen Umständen so handeln, wie wenn er nicht versichert wäre, und jede Schadenermäßigung ihm zu gut käme; oder (Hamburger Plan 113) er solle sich mit dem Versicherer im Fall von Unglück über die Rettungsmaßregeln verabreden, welcher Verabredung er zu folgen verpflichtet ist. — Das kann bei Conflikten zwischen dem eigenen Interesse und dem des Versicherers die Entschädigungsansprüche ganz oder zum Theil vernichten.

Wünschenswerth wäre es, wenn in Zukunft zur Erläuterung desjenigen, was unter Totalverlust zu verstehen ist, eine breitere Grundlage angenommen würde; wenn als Totalverlust schon jeder Unfall angesehen würde, der zeitweilig den versicherten Gegenstand der Gewalt des Versicherten entzieht; wie er etwa dem Begriff von Salvage loss in England entspricht, den Stevens folgendermaßen angiebt:

A Salvage loss is that kind of loss which it is presumed would, but for certain services rendered and exertions made, have become a total loss.

Also: seiner Natur nach ein Totalverlust, der aber durch Bemühungen und Anstrengungen zum partiellen Verlust verringert wurde.

Transito-Güter; engl. transit goods. Waaren, die durch ein Zollgebiet, durch einen Platz passiren, wegen der Zollgesetze gewöhnlich ohne vorherige Umpackung; Durchgangsgüter.

Trassiren; engl. to draw; franz. tirer; span. librar, tirar. Oder ziehen, Wechsel auf Jemand abgeben, entweder als Zahlung für erhaltenes Geld oder um sich Geld zu verschaffen, das man bei dem Bezogenen zu Gute hat. — In Havariefällen mit Einlaufen eines Nothhafens ist zu bemerken, daß der Schiffer das nöthige Geld zunächst durch Trassiren auf seinen Rheder zu bekommen suchen muß; vorausgesetzt, daß der Rheder ihn dazu ermächtigte. Erst wenn dies nicht thunlich ist, denn er kann ja an einem Orte sein, wo Niemand Auskunft über die Zahlungsfähigkeit seines Rheders zu geben vermag, oder wo überhaupt keine Geschäftsverbindung mit dem Wohnort desselben besteht, ist es dem Schiffer erlaubt, Geld auf Bodmerei zu nehmen.

Tratte; engl. draught; franz. une traite; span. libranza, trata. Ein gezogener Wechsel. (Siehe Remesse.)

Trennung von Schiff und Ladung; engl. separation of ship and cargo. Die wirkliche Trennung tritt mit dem Lossen der Ladung ein; aber im Havariewesen kennt man außerdem eine Trennung von Schiff und Ladung von einer technischen Bedeutung; diese erfolgt oft nach der wirklichen Trennung. Ist nämlich ein Schiff in einem Nothhafen eingelaufen, und muß die Ladung in einem anderen Schiffe oder auf sonstige Weise zum Bestimmungsplatz geschafft werden, so wird bei der Aufmachung der Havarie wegen Vertheilung mancher gemeinschaftlichen Unkosten, als Kost- und Monatsgeld, Lagermiethe u. dergl. Ausgaben der Zeitpunkt ausgemittelt, von welchem angerechnet jeder Theil, Schiff sowohl als Ladung, seine eigenen Unkosten tragen muß. Wurde das Schiff condemnirt, als unfähig zur Fortsetzung der Reise, so wird das Datum der Condemnationsakte maßgebend sein; beruhte die Weiterschaffung der Ladung auf Uebereinkunft, so ist zunächst diese Uebereinkunft zu prüfen, und wenn nichts dem entgegen stehendes darin enthalten ist, so muß die Trennung mit dem Tage des Vergleichs zusammenfallen; denn mitunter, namentlich in der Nähe des Bestimmungsplatzes, und wenn die Ladungsempfänger gern bald in den Besitz ihrer Güter kommen möchten, gelingt es dem Schiffer günstige Bedingungen zu vereinbaren, z. B. daß die Lagermiethe vom Tage der Entlossung von der Ladung allein getragen werden solle. Zwar ist der Schiffer verpflichtet, die Güter gegen Bezahlung der vollen Fracht und der Havarie grosse verabfolgen zu lassen, und durch Zurückhaltung derselben kann er mithin keinen Zwang auf die Empfänger ausüben. Aber da es ihm oder seinem Rheder freisteht, die Aufmachung der Havarie grosse am Orte der Trennung vornehmen zu lassen, und dies in den wenigsten Fällen den Ladungsinteressenten conveniren wird, die vielmehr die Aufmachung am Bestimmungsplatz oder doch am Abladeplatz vorziehen werden, so muß die Einwilligung des Schiffers in die Wahl eines dieser Plätze in manchen Fällen durch eine oder die andere Concession erlangt werden.

Triest; engl. Trieste; franz. Trieste; span. do. Freihafen und Handelsstadt in Oesterreich, am adriatischen Meere.

Rechnungsart: Gulden à 60 Kreuzer à 4 Pfennig.

Silberwerth von 1 Gulden = 26,8 Pence in England; 2,59 Franken in Frankreich; 21 preußische Silbergroschen; 22,2 Schill. Hamburger Banco.

Maaße: 100 Wiener Ellen = 113,283 Amsterdamer Ellen, 134,711 Bremer Ellen, 77,916 franz. Meter, 85,220 Londoner Yards, 109,511 russische Archinen, 91,886 spanische Varas.

Getreide: 100 Stari = 88,791 Amsterdamer Sack, 100,027 Bremer Scheffel, 53,258 dänische Tonnen, 25,487 englische Quarter, 74,049 französische Hektoliter, 120,483 Wiener Metzen.

Gewicht: 100 ℔ Wiener = 112,341 ℔ Bremer, 56,012 franz. Kilo, 123,497 ℔ engl., 132,249 schwed. Victualpfund.

Tonnengeld für österreichische und gleichgestellte Schiffe nämlich: pr. Ton: Ankergeld 4 Kr., Leuchtfeuergeld 3 Kr.;
und für jede Ton Ladung 3 Kr.;
nicht privilegirte Schiffe bezahlen etwa 2½ mal so viel oder etwa im Verhältniß von 50 zu 130.

Salpeter darf bei schwerer Strafe nicht unter Benennung von Kaufmannsgut eingeführt werden. Schiffe, die Salpeter als Ladung bringen, müssen außerhalb des Hafens lossen, was mit Gefahr und Unkosten verknüpft ist.

Lootsgeld von Rovigo ca. 20 Dollars.

Quarantaine ist sehr strenge.

Trümmer; engl. wreck; franz. les débris; span. reliquias. Die aus dem Verband gerissenen Theile eines Ganzen. — Trümmer von gebrochenen Rundhölzern, die im Takelwerk hängen blieben und gekappt werden mußten, geben keinen Anspruch auf Ersetzung in Havarie grosse; denn einmal gehört es zur guten Seemannschaft, hinderliche Gegenstände, die doch nicht zu bergen sind, und wodurch überdies die Sicherheit des Schiffes gefährdet wird, wegzukappen, und dann könnte doch immer nur, wenn von einer Vergütung in Havarie grosse die Rede sein soll, der Werth in Anspruch kommen, den das Aufgeopferte im Augenblick des Wegkappens hatte; da es aber nicht geborgen werden konnte, wie doch in allen solchen Fällen, auch wo es nicht ausdrücklich verklart wird, vorausgesetzt werden muß, weil sonst der Schiffer pflichtwidrig handeln würde, so ist jener Werth auch gleich Null zu achten.

Türkisches Seerecht. Es sollen gegenwärtig in der Türkei europäische Handels- und Seegebräuche maßgebend sein, um Havariesachen zu ordnen. Mehre in Constantinopel aufgemachte Dispachen von Havarie grossen haben mir vorgelegen, doch scheint, so viel daraus zu ersehen war, als ob man Einiges aus Hamburg und aus dem französischen Code de Commerce importirt und dann etwas vielleicht ursprünglich Türkisches zugethan hat. Schaden durch Prangen, am Schiff sowohl als an der Ladung, wurde in Havarie grosse vergütet, Kost und Monatsgeld ebenfalls, dagegen trugen Schiff und Fracht nur für die Hälfte des Werths bei; Distanzfracht von Kertsch nach Constantinopel wurde bei einem nach England bestimmt gewesenen Schiffe zuerst auf

³/₅ der ursprünglichen Fracht, dann als der Agent der Ladung an die Weisheit des Tribunals appellirte, auf die Hälfte festgesetzt, wobei als Grund angegeben wurde, die Fahrt durchs schwarze Meer sei so viel beschwerlicher als die fernere Reise.

Ueber Bord werfen s. Seewurf.

Ueberfracht; engl. extra freight; franz. surfrêt; span. escedente de flete. Wenn Güter unterwegs wegen Strandung des Schiffes oder wegen sonstiger Seeunfälle in ein anderes Schiff umgeladen werden müssen, und die Summe beider Frachtzahlungen, derjenigen an das erste und der an das zweite Schiff, übersteigt die ursprünglich bedungene, so wird der Mehrbetrag Ueber- oder Mehrfracht genannt. Sind die betreffenden Güter versichert, so ersetzt der Versicherer derselben diese Ueberfracht.

Angenommen die ganze Fracht für 2500 Colli beträgt . . 5000 ℛ︁,
und die vergütete Distanzfracht bis zum Nothhafen . . . . 500 „
wurde nun für die Weiterbeförderung bezahlt . . . . 8500 „
so betrüge mithin die ganze Fracht incl. der für den zurückgelegten Theil der Reise bezahlten . . . . 9000 „
also die Ueberfracht ꝛc. 4000 ℛ︁.

Mußte ein Theil der Ladung im Nothhafen verkauft werden, so ist auf den verkauften Theil bei Berechnung der Ueberfracht Rücksicht zu nehmen, damit nicht etwa dem Empfänger Fracht zur Last falle für Güter, die er gar nicht erhalten hat. Angenommen es wären von obigen 2500 Colli im Nothhafen 250 Colli verkauft, so würde die Berechnung der Ueberfracht sich wie folgt stellen:

Ursprüngliche Fracht für 2500 Colli wie oben . . . . 5000 ℛ︁
ab vergütete Distanzfracht bis zum Nothhafen . . . . 500 „

bleibt für den Rest der Reise . . . . 4500 ℛ︁
im Nothhafen verkauft 250 Colli, bleiben 2250 Colli; dafür ward Fracht bezahlt vom Nothhafen bis zum Bestimmungsplatze . . . 8500 ℛ︁
die ursprüngliche Fracht für das volle Quantum vom Nothhafen bis zum Bestimmungsplatz, wie oben 4500 ℛ︁;
macht für 2250 Colli . . . . 4050 „

ist zu vergütende Ueberfracht . . . . 4450 ℛ︁

Uebergewicht; engl. over-weight; franz. surpoids; span. sobrepeso. Bei Partikular-Havarien solcher Waaren, die seebeschädigt den Bestimmungsplatz erreichen und die durch Beschädigung von Seewasser an Gewicht zunehmen, kommt es, um das richtige Maß des Schadens festzustellen, auch darauf an zu ermitteln, wie viel jene Zunahme des Gewichts betrage; denn würde darauf keine Rücksicht genommen, so

müßten ja die Versicherer das in der Waare steckende Wasser bei Berechnung des Schadens auf Grundlage des taxirten gesunden Werths mit vergüten.

Ueberladen; engl. to over load; franz. surcharger; span. sobrecargar. Mehr Ladung in ein Schiff bringen, als es während der Reise zu tragen vermag. Die Wirkungen der Ueberladung sind verschieden. Ist das Gewicht der Ladung zu groß, so ist die Folge, daß bei Sturmwetter das Schiff sich gegen die überstürzenden Wellen nicht gehörig wehren kann, oder daß es zu sehr durchbiegt, so daß die Näthe springen und es leck wird. Ist das Quantum der Güter zu groß, und mußte deshalb ein Theil derselben aufs Deck gelegt werden, so kann dadurch das Schiff zu kopfschwer (rank) werden, oder die Decklast kann beim Manövriren mit den Segeln hinderlich sein. Es geht daraus hervor, daß ein überladenes Schiff die erforderliche Seetüchtigkeit (s. d. Art.) nicht besitzt. Ein Schiffer, der sein Schiff überladen hat, muß den dadurch entstandenen Schaden ersetzen.

Ueberladen, Waaren in ein anderes Schiff; engl. to transship; franz. décharger, transporter; span. trasbordar. Die Ueberladung seiner Güter in ein anderes Schiff braucht sich der Befrachter in der Regel nicht gefallen zu lassen. Ausnahmen finden statt: wenn das Schiff während der Reise seeuntüchtig wird; wenn vor Antritt der Reise ein Krieg ausbricht, wodurch das Schiff der Nehmung ausgesetzt („unfrei") wird. S. Befrachtung.

Ausnahmsweise steht es dem Schiffer nach spanischem Gesetze (H.-G. 755) frei, wenn er einen Theil der Ladung eingenommen hat, und dann die fehlenden drei Fünftel nicht zusammenbringen kann, ein anderes besichtigtes und zur Reise tüchtig befundenes Schiff zu substituiren; doch muß er Ueberladungskosten und etwaige Mehrfracht selbst tragen. — Dies Gesetz ist jedoch unpraktisch, denn meist immer wird gleich nach der Verschiffung ein Exemplar der Connoissemente dem Empfänger zugesandt. Dadurch, daß die Waaren mit einem andern Schiff abgehen, während jenes Connoissement in den Händen des Empfängers bleibt, können manche Verwickelungen und Nachtheile entstehen. Einmal für den Capitain, der möglicherweise mit einer andern Ladung am Wohnplatz jenes Empfängers vor der Ankunft des stellvertretenden Schiffes ankommen und nun auf Grund des Connoissements in Anspruch genommen werden kann; dann für den Empfänger selbst, der zufolge Connoissement die Versicherung der Waaren besorgte, bei dem Untergang des vom ersten Capitain angenommenen seinem Versicherer ganz fremden Schiffes aber seinen Anspruch auf Vergütung verliert.

Beim Ueberladen von Waaren in Nothfällen geht jedoch nach den Gesetzen aller Länder der Risiko der Versicherer auf das zweite Schiff über. Nach Bremer Bedingungen ist der Versicherte in einem solchen Fall verpflichtet, davon sofort Anzeige zu machen, und den Uebergang und die Fortdauer der Gefahr auf die Police bemerken zu lassen (§. 54). Auch nach der Bestimmung des Hamburger Plans soll der Versicherte von einer in Nothfällen stattgefundenen Veränderung des Schiffes baldmöglichst dem Versicherer Nachricht ertheilen; auch bei der Auswahl der zur Weiterbeförderung zu befrachtenden Schiffe möglichst nach dem Willen des Versicherers verfahren und auf die Zollgesetze des Bestimmungsplatzes Rücksicht nehmen; was die Fracht jener Fahrzeuge und die pro rata des zurückgelegten Weges dem Schiff zukommende Fracht zusammengerechnet die ganze Fracht übersteigt, ist als Extrafracht sammt allen verausgabten Kosten der Bergung ꝛc. vom Versicherer zu bezahlen (§. 114 mit §. 57).

Nach preußischem Recht 2118 muß man ebenfalls den Versicherten zur Anzeige verbindlich erachten.

Das holländische H.-G. zählt unter die vom Versicherer übernommenen Gefahren auch die gezwungene Veränderung des Schiffes auf.

Ueberliegetag; engl. day of demurrage; franz. jour de surstarie; span. dia de demora, sobrestadias. Beim Abschluß einer Charteparthie pflegt auch die Anzahl der zum Lossen und Laden ohne weitere Vergütung vom Schiffer herzugebenden Tage, der sogenannten Liegetage festgesetzt zu werden. Nach Ablauf dieser Frist fangen die Ueberliegetage an, die besonders vergütet werden, gewöhnlich mit einer vorher tageweise bestimmten Summe.

Uebermaasse; engl. over-measure; franz. surmesure; span. sobra, escedente. In Betreff der bei versicherten Waaren durch Beschädigung entstandene Uebermaße s. d. Art. Uebergewicht.

Ueberschiffen; engl. to transship. S. Ueberladen.

Ueberseeisch; engl. transatlantic; franz. d'outre mer. Jenseits des Meeres; jenseits des atlantischen Meeres: Nordamerika.

Uebersegeln s. Ansegeln.

Uebertragen, etwas auf Jemand; engl. to transfer; franz. céder; span. transferir; z. B. in der Buchführung das Guthaben von A auf das Conto von B übertragen oder transferiren.

Uebertragen, den Betrag eines Contos auf ein anderes Folio oder transportiren; engl. to carry over; franz. transporter; span. transportar. Die transportirte Summe: engl. brought forward.

Ungelder, kleine Havarie; engl. petty average; franz. avarie ordinaire; span. avaria ordinaria gastos menudos. S. Havarie.

Unklar; engl. foul; franz. embarassé; span emvestido. Alles in Unordnung oder Verwickelung gerathene an Bord eines Schiffes bezeichnet der Seemann mit dem technischen Ausdruck: unklar. Der Anker ist unklar, wenn die Kette sich um den Stock oder um die Hand gedreht hat; eine Giene (ein Flaschenzug) ist unklar, wenn sie entweder verkehrt geschoren (eingerichtet) oder wenn zwei Parten des Läufers in ein Scheibengat gerathen sind (wenn das Tau doppelt über eine Scheibe kommt); die Pumpe ist unklar, wenn Ballast oder dergleichen dieselbe verstopft hat.

Untauglich; engl. unseaworthy.

Untauglichkeit; engl. unseaworthiness; span. inhabilitacion. S. Seetüchtigkeit.

Untergewicht; engl. underweight; span. falta en el peso. Der Versicherer ersetzt nur dann Untergewicht an Waaren, wenn solches der Seebeschädigung zugeschrieben werden kann. Der Hamburger Plan §. 100 bestimmt ausdrücklich, daß bei behaltener Ankunft des Schiffes Untermaß oder Untergewicht an unbeschädigten Gütern niemals vom Versicherer ersetzt wird.

S. d. Art. Havarie.

Unverzollt; engl. in bond, duty off; franz. en entrepot, sans payer la douane. Es kommt mitunter vor, daß der Werth, welchen beschädigte Waaren in gesundem Zustande gehabt haben würden, während des Lagerns derselben unter Zollverschluß (im Entrepot) taxirt wird, also der unversteuerte Werth derselben; wogegen es Regel ist, den Marktpreis einschließlich aller Unkosten, also auch des Zolls, der Berechnung des Partikularschadens zum Grunde zu legen. Ist nun einmal die Taxation auf obige Weise geschehen, so fragt es sich, wie ist die Rechnung zu stellen, um ein richtiges Maß des Schadens zu ermitteln.

Hält man an dem Princip fest, daß der Versicherer mit Zoll, Fracht und Unkosten von Waaren, die den Bestimmungsplatz erreichen, nichts zu schaffen hat, so wird der richtige Weg nicht leicht verfehlt werden; wenigstens wird derselbe annäherungsweise zu finden sein. Dabei ist freilich zu unterscheiden, ob der Zoll nach Procenten vom Werth, oder ob er nach der Zahl oder dem Gewicht berechnet wird, mit anderm Wort, ob ein ad valorem oder ein specifischer Zollsatz gilt.

Dies wird durch einige Beispiele am leichtesten deutlich gemacht: Angenommen eine Waare sei unverzollt taxirt auf 810 ℳ, der Zoll betrage 10 pCt. vom Werth wie vom Ertrag, letzterer sei unverzollt 405 ℳ, ist also der Schaden 405 ℳ oder 50 pCt.

Ist dann die Waare verzollt verkauft, zu 450 ℛ, so ist von diesem Ertrag der Zoll von 10 pCt. abzusetzen (45), bleibt 405 ℛ und der Schaden ist wie oben 50 pCt., wie auch, wenn beide Werthe verzollt gegen einander gestellt werden, also 900 ℛ und 450 ℛ, Schaden wie oben 50 pCt.

Bei einem specifischen Zoll wird jedoch die Vergleichung der beiden unversteuerten Werthe nicht thunlich sein. Die obigen Ziffern, welche einen Schaden von 50 pCt. ergeben, müßten dann beide um den Betrag des Zolls, den wir auf 45 ℛ annehmen wollen, erhöht werden; demnach wäre der gesunde Werth verzollt 855 ℛ, und der Ertrag verzollt 450 ℛ, also Schaden 405 ℛ, macht von 855 ℛ nur circa 47 pCt., welche von der versicherten Summe zu vergüten sind.

Unze; engl. ounce; franz. once; span. onza. Als Gewicht: 1 Pfund ist = 16 Unzen.

Als Münze: in Havana 1 Goldunze = 16 Piaster, gilt 17 Pesos.

Usanz; engl. usage; franz. usance; span. costumbre, Gewohnheitsrecht, zum Unterschiede vom geschriebenen Recht, oder den eigentlichen Gesetzen.

Valediren; die Assekuranz valedirt auf —, ist giltig auf —, engl. the insurance is effected on —.

Valparaiso. Hafen in Chili. Rechnet nach Dollars à 100 Cents oder 8 Realen.

Cours auf England 44 bis 47 d. Sterl. pr. Dollars.

Hafenkosten:	Tonnengeld 250 Tons	à 2 r.	$	62. 50
	Leuchtfeuergeld do.	¼ „	„	7. 81
	Ankergeld	....	„	4. —
Ein- und Ausklariren am Zollhause		....	„	150. —
			$	224. 31

Ein Schiff von 175 Rockenlasten Trächtigkeit ward 250 Tons gemessen.

Commission für Verschaffung von Fracht 5 pCt.

Venedig; engl. Venice; franz. Venise; span. Venecia. Hafen- und Handelsstadt in der Lombardei.

Rechnungsart: Lire à 100 Centisimi. Silberwerth von 1 Lire = 8,7 engl. d., 86,5 franz. Centimes, 7,4 ß Hamb. Bco.

Gewicht ist das franz. Kilogr.

Zugänglich für Schiffe von 14 bis 16 Fuß Tiefgang.

Tonnengeld wird von gleichgestellten Schiffen nicht erhoben. Sonst 1 österr. Lire pr. Ton.

Lootsgeld von Pirano etwa 4 £.

Gewöhnliche Unkosten eines gleichgestellten Schiffes von 300 Tons incl. Lootsgeld und 7tägige Quarantaine Lire 164. 71.

Verband, der — eines Schiffes; engl. fastening. Dazu werden namentlich die Bänder, Balkweigern, Knien und deren Verbolzung gerechnet.

Verbesserung, ⅓ Abzug für —; engl. deduct one third new for old; franz. deduction d'un tiers pour la difference de valeur du neuf au vieux. Verbesserung wird gewöhnlich angenommen, wenn ein beschädigtes Schiff oder beschädigte Theile desselben ausgebessert, oder verlorene ersetzt werden, indem alsdann neues Material für das gebrauchte an die Stelle kommt. In den meisten Fällen wird dafür ⅓ des Ersatzwerthes angenommen, was indessen nach den Umständen und den darüber bestimmenden Gesetzen und Usanzen oft auch anders berechnet wird.

Verbodmen s. Bodmerei.

Verderb, innerer; engl. decay (bei Schiffen), deterioration (bei Waaren); franz. vice propre; span. vicio propio. Dazu wird aller Schaden gerechnet, den der versicherte Gegenstand ohne äußere Einwirkung erleidet. Wenn also die Inhölzer oder Planken eines Schiffes verfaulen, wenn Getreide sich erhitzt, wenn Weine sauer werden, so ist dies innerer Verderb. Bei Schiffen gilt Wurmfraß (s. d. Art.) ebenfalls für inneren Verderb, überhaupt auch Ratten- und Mäusefraß. Die Versicherer sind frei von Schaden, der allein durch inneren Verderb entstanden ist; war jedoch Arrest und Anhaltung von höherer Hand die Ursache und war zugleich die Kriegsgefahr eingeschlossen, so ist der Schaden zu vergüten. S. Arrest.

Verderbliche Waaren; engl. perishable goods; franz. marchandises corruptibles oder marchandises sujittes a la corruption. Im Assekuranzwesen rechnet man namentlich dazu: Getreide, getrocknete Fische, Salz, Mehl, Sämereien; gewissermaßen auch Zucker, Taback, Hanf, Flachs, Häute und Felle, Früchte u. dergl.

Es versteht sich, daß solche Waaren nicht zu denselben Bedingungen versichert werden wie Güter, die nicht leicht der Beschädigung ausgesetzt sind; bei allen Assekuranzgesellschaften kommen vielmehr in Betreff der Waaren verschiedene der Natur der versicherten Artikel angemessene Bedingungen zur Anwendung, so daß die dem Verderb am leichtesten ausgesetzten Güter nur frei von Beschädigung außer im Strandungsfall, die anderen Güter aber für jede Seebeschädigung, die gewisse Procente erreicht, versichert werden können.

S. Havarie partikulaire 5, Memorandum.

Verfalltag; engl. day of payment; franz. échéance; span. termino.

Verfallzeit, zur; engl. when due; franz. au terme d'échéance. Der Tag, an welchem ein Wechsel zu bezahlen ist. Nach deutschem Wechselrecht kann die Zahlungszeit nur festgesetzt werden (Art. 4. 4):

auf einen bestimmten Tag,
auf Sicht (Vorzeigung, á vista etc.) oder auf eine bestimmte Zeit nach Sicht,
auf eine bestimmte Zeit nach dem Tage der Ausstellung (nach dato).
auf eine Messe oder einen Markt (Meß- oder Marktwechsel).

Ist die Zahlungszeit auf die Mitte eines Monats gesetzt worden, so ist der Wechsel am 15. des Monats fällig. Art. 30.

Verfrachter; engl. charterer; span. fletador. Der Vermiether eines Schiffes.

S. Befrachtung, Charteparthie, Fracht.

Vergang; engl. decay. Innerer Verderb bei Schiffen wird gewöhnlich „Vergang" genannt; ein höherer Grad des Vergangs ist Fäulniß. Vergang ist nie zu Lasten des Versicherers.

Vergissen; engl. to make errors in the dead reckoning. Es giebt zwei Mittel, den Standpunkt eines Schiffes auf See zu finden. Erstlich durch Beobachtung des gesteuerten Courses und Messung der gesegelten Distanz; zweitens durch Beobachtung der Gestirne. Ersteres wird die Rechnung nach Gissung oder Muthmaßung, letzteres die Rechnung nach Observation genannt. Der nach Gissung ausgemittelte Standpunkt des Schiffes wird nur durch Zufall mit dem wahren Ort zusammenfallen, denn es giebt so manche Einwirkungen, die Einfluß auf den Lauf eines Schiffes ausüben, die entweder ganz unbekannt sind, als mitunter Strömungen, oder die sich nicht mit völliger Genauigkeit schätzen lassen, wie z. B. durch Seegang herrührende Abweichung. Der durch Observation gefundene Standpunkt des Schiffes dagegen ist so genau wie nöthig, und durch Vergleichung beider Rechnungen findet der Schiffer, um wie viel er sich „vergißt" hat. — Schaden, der durch Vergissung entsteht, z. B. Versegelung des Schiffes, ist zu Lasten der Versicherer. S. Versehen.

Vergütung; engl. bonification; franz. bonification; span. compensacion; Vergüten: engl. to bonify; franz. bonifier; span. bonificar. Dieser Ausdruck kommt bei der Havarie grosse vor, wenn es sich um die Ersetzung gebrachter Opfer oder gemachter Auslagen handelt. So sagt man: gekappte Masten oder geworfene Waaren werden in Havarie grosse vergütet. — Die dem Schiffer für aufgeopferte Schiffstheile zukommende Summe wird dem Werth des Schiffes im beschädigten Zustande als „Vergütung in Havarie grosse" beigefügt, und für den Ge-

sammtwerth muß alsdann das Schiff zur Havarie grosse beitragen. S. Havarie grosse.

Verhehlung, Verheimlichung; concealment; franz. reticence; span. ocultacion. Wer Versicherung sucht, ist bei Aufgabe des zu versichernden Gegenstandes verpflichtet, alles dasjenige dem Versicherer mitzutheilen, was auf die Würdigung des Risikos Einfluß haben kann. Nun fragt es sich aber, wer soll darüber entscheiden, welche Umstände es sind, die der Versicherer kennen muß, um über Annahme oder Ablehnung des Versicherungsantrags zu beschließen? Der Versicherung Suchende wird die Gefahr immer anders beurtheilen, als der Versicherer, und da keinem von diesen die Entscheidung zustehen kann, so bestimmen die Assekuranzgesetze der meisten Länder, der Versicherte müsse jede Nachricht, die er über den Gegenstand der Versicherung bekommen hat, dem Versicherer mittheilen, und bestrafen jede Verschweigung mit Ungültigkeit des Assekuranzvertrags.

Die Bedingungen der Bremer Versicherer §. 44 verlangen vom Versicherten, daß er alle zur richtigen Schätzung der Gefahr dienende, ihm bekannten Umstände anzeige, und führen dann mehreres jedenfalls Mitzutheilende an, namentlich muß er die letzten Nachrichten anzeigen, auch alle ihm bekannte Umstände, die zur richtigen Schätzung der Gefahr dienen; thut er dies nicht, so soll es ihm nicht zur Entschuldigung dienen, wenn er das ihm Bekannte vielleicht für unwesentlich oder unzuverlässig gehalten hat. (S. Anzeigen.)

„Die Unterlassung derjenigen Anzeigen, welche nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß des Versicherers, sich überall, oder so wie geschehen, auf die Versicherung einzulassen, von Einfluß sein konnten... annullirt die Versicherung und die Prämie ist dennoch verfallen.“

Aehnlich der Hamburger Plan.

Das preußische Recht enthält §. 2025 ff. hierher gehörige Vorschriften; davon ist zu bemerken, daß wie oben die Verschweigung von Umständen, die nach vernünftigem Ermessen der Sachkundigen auf den Entschluß des Versicherers, sich in den Vertrag einzulassen, hätte Einfluß haben können, die Ungültigkeit der Versicherung nach sich zieht. — Daß Sachkundige darüber entscheiden sollen, wird in den Bremer und Hamburger Bedingungen nicht gesagt, versteht sich aber von selbst, ebenso daß diese Sachkundigen zugleich unpartheiische Männer sein müssen; denn Niemand darf Richter sein in seiner eigenen Sache, und mit jenem „vernünftigem Ermessen“, das doch erst bei einem Schadenanspruch in Betracht kommen kann, wird gewiß weder dasjenige des Versicherers noch das des Versicherten gemeint sein.

Verjährung s. Schaden.

Verkaufrechnung; engl. account of sales; franz. compte de vente; span. cuenta de venta. Die Abrechnung über den Ertrag eines verkauften Gegenstandes. — Verkaufrechnungen über Waaren enthalten in der Regel die sämmtlichen vom Verkaufsertrage zu kürzenden Unkosten, als Fracht, Zoll, Landungskosten, Commission u. s. w. Wurden die Waaren seebeschädigt angebracht und für Rechnung der Assekuradeurs verkauft, so ist es zweckmäßig, die durch den Seeschaden entstandenen Extraunkosten (s. d.) separat zu halten. Mitunter werden in einem solchen Fall, und um genau darzuthun, welche Unkosten als außergewöhnliche gelten müssen, zwei Verkaufrechnungen aufgestellt, und zwar eine über das wirkliche Resultat, und die andere über das Ergebniß, welches der Verkauf geliefert haben würde, wäre die Waare unbeschädigt angekommen.

Verklarung; engl. extended protest; franz. rapport; span. protesta. Die vor einer Behörde abgelegte (und beeidigte) Aussage des Schiffers und seiner Mannschaft über die Vorfälle der Reise, und das über jenen Akt von der Behörde ausgefertigte Dokument wird Verklarung genannt. Erforderlich ist die Verklarung in allen Fällen, wo ein Anspruch auf Havarie grosse erhoben werden soll, sei es, daß der Schiffer Entschädigung wegen gemachter Aufopferungen verlangt, oder daß wie beim Seewurf von Waaren, den Eigenthümern solcher Waaren eine Vergütung zu leisten ist. Ferner ist die Verklarung nothwendig, wenn wegen beschädigter Lieferung der Güter ein Anspruch an den Schiffer gemacht wird und dieser sich auf andere Weise über den entstandenen Schaden nicht zu rechtfertigen vermag. Endlich bei Ansprüchen an die Versicherer des Caskos wegen erlittener Schäden.

Als Grundlage der Verklarung ist das Journal (s. d.) zu betrachten, und nur wenn dieses, etwa beim Schiffbruch, verloren gegangen ist, kann eine Verklarung gestattet werden, welche die Thatsachen nach dem Gedächtnisse aufführt. — Die im Journal verzeichneten Umstände und Vorfälle sind der Reihenfolge nach in der Verklarung aufzunehmen; zuerst also die Angabe des Abgangshafens, der dort geschehenen Beladung, der Bestimmung des Schiffes, des Zustandes desselben bei der Abfahrt (ob es in gutem dichten Zustande gewesen) und dann die Begebenheiten der Seereise. Bezeichnend ist daher der italienische Ausdruck für Verklarung: prova di fortuna, Beweis über die Zufälle. Zu bemerken ist, daß Wesentliches, z. B. die Angabe eines stattgefundenen Kappens, eines vorgenommenen Seewurfs, eines bezahlten Hülflohns und dergl. in der Verklarung nicht fehlen darf, wenn ein dadurch entstan-

denen Anspruch begründet werden soll. Geschah die Weglassung durch Schuld des Extrahenten des Journals, so ist allerdings eine nachträgliche Beweisführung aus dem Journal zulässig, in manchen Fällen aber schwierig und zeitraubend.

Zeit und Ort der Verklarungsablegung betreffend, so ist es fast immer früh genug, wenn die Verklarung nach Beendigung der Reise gemacht wird. Unter dem Ende der Reise verstehen wir den Zeitpunkt, an welchem die Ladung völlig gelosset worden und vom Destinatair oder dessen Agenten in Empfang genommen ist. War die Verklarung in einem Nothhafen abgelegt und erreicht das Schiff den Bestimmungshafen, so genügt es alsdann, wenn der Schiffer auf die im Nothhafen abgelegte Verklarung in der schließlichen Verklarung sich bezieht. Das holländische Gesetz verlangt die Verklarung im Fall von Schiffbruch, Einlaufen eines Nothhafens oder bei stattgefundenem Schaden und zwar innerhalb 24 Stunden an dem Ort der ersten Ankunft. Die holländischen und französischen Gesetze schreiben in Bezug auf die nationalen im Auslande ankommenden Schiffe die Ablegung der Verklarung vor dem betreffenden Consulat vor. Nur fragt es sich, ob in Fällen, wo die Verklarung vornehmlich zur Rechtfertigung des Schiffers und des Schiffsvolks gegen die Ladungsempfänger; die den Consul einer fremden Nation nicht zu kennen brauchen, und ferner bei Havarie-grosse-Forderungen, nicht doch die Verklarung vor der Behörde des Loßplatzes (dem See- oder Handelsgericht, dem Amt rc.) abgelegt werden muß. Dies dürfte in solchen Staaten unbedingt zu bejahen sein, wo die eigenen Gesetze die Competenz der Entgegennahme von Verklarungen auf bestimmte Landesbehörden beschränken.

In den Vereinigten Staaten und in England werden Verklarungen vor einem öffentlichen Notar abgelegt.

Es kommt hin und wieder die Frage vor, ob die Verklarung von der ganzen Mannschaft zu beeidigen, resp. die Wahrheit des Ausgesagten zu erhärten sei, oder ob einige Personen dazu genügen. Zunächst wird es immer darauf ankommen, ob auch die ganze Mannschaft Augenzeuge der angegebenen Vorfälle gewesen ist. War dies nicht der Fall, so muß dem Schiffer die Bezeichnung der Augenzeugen überlassen bleiben. In der Regel muß man annehmen, daß eine Anzahl, welche der Behörde genügend erschien, auch den Ladungsinteressenten, Versicherern und sonstigen Betheiligten genügen müsse. Auch müssen wohl einige Mann der Besatzung zur Bewachung an Bord bleiben.

In Hamburg und Bremen wird in öffentlichen Blättern der zur Ablegung einer Verklarung festgesetzte Tag und der Ort bekannt gemacht.

Verlader; engl. shipper; span. cargador. Wer einem Schiffer Güter zur Beförderung mittelst dessen Schiffes übergiebt, wird Verlader oder Ablader genannt. Er legitimirt sich gegen Dritte durch das ihm zugestellte Connoissement (s. d. Art.)

Siehe ferner: Befrachter; Charteparthie; Fracht.

Verlassung s. Abandon.

Verpfändung s. Bodmerei.

Verschiffung; engl. shipment; span. embarcacion. Das an Bord Senden von Kaufmannsgut, welches in dem betreffenden Schiffe ausgeführt werden soll.

Verschollen sein, s. Nachricht.

Verschweigen s. Verhehlen.

Versegelung; engl. carring away a vessel. Geräth ein Schiff auf den Strand oder auf Untiefen dadurch, daß der Schiffer den Cours auf jene gefährlichen Stellen richten ließ, so wird dies eine Versegelung genannt. Eine Versegelung kann absichtlich, also ein grobes Verbrechen sein, wird dann aber gewöhnlich „Wegsetzen" genannt; sie kann aber auch, wie dies meistens der Fall ist, unabsichtlich sein, wenn nämlich der Schiffer hinsichtlich des geographischen Standpunktes seines Schiffes im Irrthum war, und nun nach solchen irrigen Voraussetzungen verfahrend einen verkehrten Cours steuern ließ. Die Ursachen eines solchen Irrthums sind verschieden; entweder lag ein Versehen, ein Rechenfehler oder dergleichen vor, oder es konnte bei bewölktem Himmel keine Beobachtung der Gestirne vorgenommen werden, oder eine unbekannte Strömung wirkte auf den Lauf des Schiffes ein.

In der Assekuranzwissenschaft kommt es bei einem durch Versegelung entstandenen Verlust zur Frage, ob der Versicherer Entschädigung zu leisten hat oder nicht; und die Beantwortung dieser Frage hängt von Nebenumständen ab.

War die Versicherung auf Güter geschlossen oder auf andere damit zusammenhängende Interessen, als Gewinn, Commission ꝛc., und gehörten diese Güter einer im Schiff keinen Part habenden Person; war ferner der Verlust ohne Zuthun des Versicherten entstanden, so ist der Versicherer zur Entschädigung verpflichtet, ob nun der Verlust durch Versehen oder Muthwillen des Schiffers herbeigeführt oder ob er ganz und gar dem Zufall zuzuschreiben ist.

Bei Versicherung auf Schiff und Fracht kommt es dagegen in vielen Ländern zur näheren Untersuchung, ob die Versegelung dem Versehen des Schiffers zugerechnet werden muß. Darüber siehe den folgenden Artikel.

Versehen des Schiffers; engl. mistake, fault of the master; franz. faute du capitain; span. error del capitan. Haftet der Versicherer eines Schiffes für Versehen des Schiffers und dadurch entstandene Verluste?

Hier ist zunächst aufzuführen, was die Policen der verschiedenen Assekuranzgesellschaften darüber enthalten.

Es haften die Versicherer auf Casko für Versehen des Schiffers zufolge der Policen von Amsterdam, Kopenhagen, Genua, Hamburg, zufolge der Assekuranzordnung von Schweden und Preußen.

Die Police von Marseille bringt dem Versicherer Versehen des Schiffers und der Mannschaft, welche unter dem Namen Baratterie bekannt sind, zur Last.

Und es enthalten nichts über diese Frage:

Die Bremer Bedingungen, die Police von Triest, Barcelona, London und Nordamerika, so wie die Police von Paris und Bordeaux.

Nach der in England und Nordamerika herrschenden Praxis kommen jedoch die Versicherer eines Schiffes für Versehen des Schiffers nicht auf, wohl aber für Baratterie (s. d. Art.).

Die meisten Schriftsteller werfen bei Abhandlung dieser Frage Versehen und Baratterie zusammen, obgleich der Unterschied zwischen beiden doch ein wesentlicher ist. Pöhls ist der Ansicht, daß an und für sich der Assekuradeur auf Casko für Versehen und Betrügerei des Schiffers nicht einstehen solle; der Schiffer sei Bevollmächtigter des Rheders, im Allgemeinen komme der Versicherer für Fehler und Versehen des Versicherten und seines Bevollmächtigten nicht auf, und daher auch nicht für Versehen des Schiffers, den der Rheder sich selbst aussuche. Auch Benecke spricht sich ungefähr ebenso aus.

Es möge hier indessen bemerkt werden, daß in der Praxis die obige Frage von sehr untergeordneter Bedeutung ist. Es würde denn doch immer vorab festzustellen sein, was man unter Versehen verstanden wissen will, ob der Erfolg als Maßstab gelten soll, oder die im Augenblick des gefaßten unglücklichen Entschlusses stattgefundenen Ereignisse und Umstände. Soll Ersteres gelten, soll also ein Unfall auf die Ursache zurückgeführt werden, so würde in sehr vielen Fällen irgend ein zum Grunde liegendes Versehen entdeckt werden. Und will man sich im Geist an die Stelle des Schiffers versetzen und untersuchen, wie man unter gleichen Umständen würde gehandelt haben, unter Umständen, die man erst durch die Aussage des Schiffers und seiner Mannschaft kennen lernt, also abgesehen davon, daß absichtliche Entstellung dabei obwalten kann, durch eine uns fremde Anschauungsweise, so wird in gar vielen Fällen das

Ergebniß einer solchen Untersuchung zu dem Geständniß führen, daß man ebenso wie geschehen würde gehandelt haben. Wie oben bemerkt, enthalten die Bremer Bedingungen keine gesetzliche Bestimmung, welche den Versicherer geradezu von Verlusten befreit, die durch Versehen des Schiffers herbeigeführt wurden. Da aber zufolge des §. 1 dieser Bedingungen der Versicherer alle Gefahren übernimmt, insofern nicht eine Ausnahme in den Bedingungen vorbehalten ist, und wie gesagt eine derartige Ausnahme sich nicht vorfindet, so ist daraus der Schluß zu ziehen, daß hier wie in Hamburg Versehen des Schiffers zu Lasten der Versicherer ist. So viel uns bekannt ist, ward auch bei Abmachungen von Verlusten Seitens der Versicherer niemals die Einrede erhoben, es sei der Verlust durch Versehen des Schiffers entstanden; und doch sind gewiß solche Versehen nicht ganz ausgeblieben. S. Schaden Nr. 4.

Versicherung s. Assekuranz.

Versicherer; engl. underwriter; franz. assureur; span. asegurador. Versicherer oder Assekuradeur wird derjenige genannt, der gewisse Gefahren übernimmt, mit der Verpflichtung, im Fall von Schaden Ersatz zu leisten. Die Vergütung dafür nennt man Prämie oder Assekuranzprämie. Mit Bezug auf Versicherung gegen Gefahren der See, welchen Waaren oder Schiffe ausgesetzt sind, unterscheiden sich die Versicherer in solche, die sich zu einer Gesellschaft vereinigt haben, in welcher entweder jeder Einzelne bis zum Betrage einer bestimmten Summe haftet, oder die auf Gegenseitigkeit gegründet ist, so daß für alle vorkommenden Schäden und Verluste die Genossen der Gesellschaft solidarisch aufkommen müssen; und in Privatassekuradeurs.

Versicherte, der; engl. the insured; franz. l'assuré; span asegurado. Als solcher gilt nicht bloß derjenige, der eine Versicherung abschließt, sondern auch derjenige, welcher demselben dazu den Auftrag ertheilte; diese haben in Betreff der erforderlichen Angaben und Mittheilungen dieselbe Verbindlichkeit.

Verstärkung, Extra=; engl. strengthening; span. refuerzo. Bei Schiffen, die Seebeschädigung erlitten haben und deshalb repariren müssen, kommt es mitunter vor, daß außerordentliche Mittel erfordert werden, um sie wieder in seetüchtigen Zustand zu setzen. Zu solchen Mittel gehören Extra=Knien, Schlangen, Kimmkielschweine u. dgl. mehr. Bei versicherten Schiffen entsteht dann die Frage, ob die Assekuradeurs für die Kosten einer solchen Extra=Verstärkung aufzukommen haben, oder ob diese als Verbesserung vom Rheder zu tragen ist. Es ist dabei zu unterscheiden: War das Schiff auf flottem Wasser durch Sturm und Seegang so übel zugerichtet, daß eine Herstellung in den vorigen Stand,

d. h. Ersetzung zerschlagener Schiffstheile, Kalfaterung der Näthe u. s. w. nicht genügen konnte, um die nöthige Seetüchtigkeit zu erzielen, so liegt die Vermuthung nahe, daß es von vorn herein nicht stark genug gebaut gewesen oder daß es allmählig im Dienst schwach geworden ist; denn so lange ein Schiff in dem Element sich befindet, für welches es gebaut wurde, muß es Sturm und Seeschlag aushalten können, ohne in seiner Hauptverbindung erschüttert zu werden, soll man es anders ein seetüchtiges Schiff nennen. Daß in der Wirklichkeit manches Schiff nicht fähig ist, einen starken Sturm zu bestehen, ohne Gefahr der gänzlichen Auflösung seines Verbandes, kann hier nichts entscheiden, vielmehr nur die Ueberzeugung kräftigen, daß es doch würde gehalten haben, wenn es stärker gebaut gewesen wäre. Kann also ein Schiff mit gewöhnlichen Mitteln oder durch Ersetzung der stattgefundenen Verluste und Ausbesserung der wirklichen Schäden nicht seefähig gemacht werden, und müssen deshalb Bänder und Knien an Stellen angebracht werden, wo früher keine gesessen haben, so ist dies als eine Verbesserung des Schiffes zu betrachten, die dem Versicherer nicht aufgebürdet werden darf. — Der Schiffer wird freilich mit dieser Entscheidung nicht zufrieden sein, und wird vielmehr zur Begründung seines Anspruches darstellen, wie gewaltig der Sturm gewesen, und daß es ein Wunder sei, daß sein Schiff nicht total verloren gegangen: aber der letzte Sturm ist immer der schlimmste gewesen, und wenn die Stärke des Schiffes hervorgehoben wird, so läßt sich darauf nur erwiedern, daß es augenscheinlich doch nicht stark genug war.

War dagegen ein Schiff auf Strand gerathen, war es dann abgebracht worden, und mußten nun derartige Verstärkungen die vorige Verbindung wieder herstellen, so sind die Versicherer allerdings dafür anspruchig. Denn kein Schiff kann stark genug gebaut werden, um Stranden und Stoßen zu ertragen.

Verteuen; engl. to moor; franz. amarrer; span. amarrar arejerar. Eigentlich das Ankern vor Fluth- und Ebbe-Ankern; gewöhnlich wird aber dieser Ausdruck schon von jedem Festmachen eines Schiffes im Hafen gebraucht.

Liegt eine Havarie grosse vor, so gehören, wie alle Hafenkosten eines Nothhafens, auch die Kosten des Verteuens dazu.

Vertreckbrief; engl. letter of departure. Ein der Mode entgangenes Wort. Vordem wurde der letzte Brief, den der Schiffer seinem Rheder vor der Abfahrt schreibt, so genannt. Er berichtet darin: über den Zustand des Schiffes und der Beladung, über die Frachtsumme, welche er zu machen und wann er abzusegeln gedenke, so wie über die

Ausgaben und Einnahmen. — In Betreff der Assekuranz kann dieser Brief ein wichtiges Dokument werden, weshalb die ausführliche und deutliche Abfassung desselben sehr zu empfehlen ist.

Veruntreuung s. Baratterie.

Verzugzinsen. Wurde in einem Dokument die Bezahlung einer Geldsumme auf einen bestimmten Tag festgesetzt und zugesagt, aber nicht inne gehalten, so ist der Gläubiger zum Genuß von Zinsen, von jenem Tage an bis zu seiner Befriedigung, berechtigt.

Bodmereischulden sind in der Regel 3 bis 8 Tage nach Ankunft des Schiffes zahlbar. Dann pflegen aber die nöthigen Gelder zu fehlen, namentlich was den Schiffer betrifft, der in so kurzer Zeit seine Fracht nicht einziehen kann; auch wird bei einem Havarie=grosse=Fall die Regulirung innerhalb jener Frist nicht beschafft werden können, und bei gehöriger Sicherstellung des Gläubigers (des Inhabers des Bodmereibriefes) ist eine Aufschubbewilligung nichts Seltenes, wogegen jedoch nach Ablauf jener festgesetzten Tage die Verzugzinsen beginnen. In der Havarie=Dispache werden diese in der Weise wie Bodmerei=Prämie vertheilt. — Die Verzugzinsen werden von der durch das Capital und die Prämie gebildeten Gesammtsumme berechnet.

Via; engl. by way of; franz. voie de; span. por la via de. Auf Briefcouverten zur Bestimmung des Postweges.

Volk s. Schiffsmannschaft.

Vollmacht; engl. power; franz. pouvoir; span. poder. Einem Vollmacht geben: engl. to empower one; franz. donner pouvoir; span. apoderar.

Vorangang; engl. precedent; franz. précédent. In England und Nordamerika fehlt es an solchen authentischen Gesetzessammlungen, wie beinahe jeder Handelsstaat des europäischen Continents sie aufzuweisen hat. Dort sind die Gesetze in vielen Parlaments= und Congreßakten für den Verkehr des täglichen Lebens gleichsam begraben, und um sich z. B. über Rechtsfragen, die Handel und Schifffahrt betreffen, Raths zu erholen, muß der Geschäftsmann schon seine Zuflucht zu einem Rechtsbeistand nehmen. — Ueber viele specielle und im Geschäftsleben häufig vorkommende Fragen giebt es jedoch gar keine Gesetze, sondern es werden diese nach Maßgabe früherer Entscheidungen abgeurtheilt, indem angenommen wird, daß dabei alle Gründe und Gegengründe schon genügend erörtert wurden. Um eine solche frühere Entscheidung anzufechten und im günstigen Fall umzustoßen, dazu bedarf es einer so gewaltigen Zurüstung, daß die Wichtigkeit des Gegenstandes, um welchen es sich handelt, von großer Bedeutung sein muß, um Zeit

und Kosten an eine Weiterführung des Processes zu wagen. Namentlich in England, wo Alles theuer ist, macht das Recht natürlich keine Ausnahme.

Vorbehalt; engl. reservation; franz. reservation; span. reserva. Bei Havarie-grosse-Ansprüchen des Schiffers an die Ladungsinteressenten empfiehlt es sich, wenn die Fracht vor der Regulirung der Havarie eincassirt wird, auf den Connoissementen beim Ausschreiben der Frachtrechnung die Worte beizufügen: Havarie grosse vorbehalten; (engl. exclusive of general average, oder: general average to be paid as per statement).

Wechsel; engl. bill of exchange, bill; franz. lettre de change; span. letra de cambio. Um den Transport von Baarschaften zu vermeiden und die daraus hervorgehenden Unkosten und Gefahren, hat man allgemein zuerst in Italien den Weg der Verschreibung benutzt.

Die wesentlichen Erfordernisse eines gezogenen Wechsels sind nach deutschem Wechselrecht Art. 4, daß im Wechsel selbst gesagt werde, daß es ein Wechsel ist; daß die zu zahlende Geldsumme angegeben ist; ferner der Name der Person oder der Firma, an welche oder an deren Ordre bezahlt werden soll; die Angabe der Zeit, zu welcher bezahlt werden soll; die Unterschrift des Ausstellers; die Angabe des Ortes, Monatstages und Jahres der Ausstellung; der Name der Person oder die Firma, welche die Zahlung leisten soll; die Angabe des Ortes, wo die Zahlung geschehen soll.

Ein Wechsel kann durch Indossement (s. diesen Artikel) übertragen werden.

S. Advisbrief, Avisiren, Cours, Domiciliren, Honoriren, Inhaber, Interveniren, Kurze Sicht, Langsichtig, Mortifikation, Papier, Prima, Prolongiren, Protest, Remittiren, Respektage, Rimesse, Sicht, Solawechsel, Tagescours, Trassiren, Tratte, Verfalltag, Verzugszinsen.

Wegnahme s. Nehmung.

Werfen s. Seewurf.

Werst; engl. werst. Ein russisches Längenmaß; die russische Meile; hält 500 Saschén (Klafter), 1500 Arschinen, 24,000 Werschock. 104¼ Werst = 15 geogr. Meilen, also die deutsche Meile ca. 7 Werst.

Wettassekuranz s. Assekuranz.

Winterlage; engl. wintering place; franz. l'hivernage; span. invernadero. Winterlage halten: engl. to winter; franz. invernar; span.

pasar el invierno. Müssen Schiffe des Winters wegen liegen bleiben, so sind die Kosten eines solchen Aufenthalts vom Rheder zu tragen. Zur Havarie grosse gehören sie niemals; denn das Grundprincip einer solchen, die freiwillige Aufopferung, fehlt dabei. Bei Aufmachungen von Havarie grossen wird auch deshalb bei Schiffen, die wegen Seeschäden in einen Nothhafen laufen und dann während der Reparatur daselbst einfrieren, hinsichtlich des Kost- und Monatsgeldes die Zeit des Aufenthalts, welche nach der beendigten Reparatur bis zur Abfahrt verstreicht, als Winterlage angesehen und nichts dafür vergütet.

Wisby, Seerecht von. Wisby, Hauptort der schwedischen Insel Gothland, war zur Zeit der alten Hanseaten ein wichtiger Stapelplatz des Ostseehandels. Hier trafen die nordischen Kaufleute mit den Holländern, den Lübeckern, Hamburgern und Bremern zusammen, und das gemeinsame Bedürfniß mochte wohl dazu führen, die Gesetze der Heimath hierher zu verpflanzen. Denn die große Aehnlichkeit zwischen den ältern hansischen und holländischen Seerechten mit dem von Wisby darf uns nicht zu der Ansicht führen, dieses sei als Quelle jener zu betrachten, indem es unnatürlich sein würde, wenn in einer Stadt, die mit durch die südwestlichen Seevölker zur Bedeutung gelangte, früher als bei diesen Seegesetze existirt hätten.

Das Seerecht von Wisby ist in 72 Artikel eingetheilt, wovon Art. 1 bis 11 Vorschriften über die Behandlung und den Lohn der Schiffsleute und deren Pflichten, über Vermiethen von Schiffen enthalten, und Art. 12 der Havarie grosse erwähnt, mit den kurzen Worten, daß Kappen oder Seewurf aus Noth von Schiff und Gut von allen Kaufleuten nebst dem Schiffer nach der Mark bezahlt werden soll.

Manche dieser Vorschriften stimmen mit dem alten Lübschen Seerecht von 1299 überein.

Art. 13 bis 36 sind eine Uebersetzung der ersten 24 Artikel des Seerechts von Oleron. Es wird darin von den Pflichten des Schiffers und des Schiffsvolkes gehandelt, von Seewurf und Kappen, von Ansegelung, Strandung und Schiffbruch.

Art. 37 bis 72 enthalten nähere Bestimmungen über Frachtzahlung und Seewurf; geworfene oder aus Noth verkaufte Güter sollen nach dem Marktpreise ersetzt werden; über Admiralschaft; über Kühl- und Windegeld; über Leichterkosten, wenn Schiffe z. B. zu tief gehen, um ins Marsdiep oder in Vlie einzusegeln, dann soll die Ladung zwei Drittel, das Schiff aber ein Drittel tragen; kommt aber das Schiff gar nicht zur Stadt, so soll es die Leichterkosten allein tragen; wie

denn überhaupt jene Artikel sich hauptsächlich auf den holländischen Verkehr beziehen, und ursprünglich nicht für Wisby verfaßt sind.

Wrack; engl. wreck; franz. carcasse d'un navire. Ein beschädigtes und zur Ausbesserung unfähiges Schiff wird ein Wrack genannt. Wrackgut nennt man die Trümmer und das Zubehör eines solchen Schiffes.

Soll der Versicherer eines zum Wrack gewordenen Schiffes für Totalschaden in Anspruch kommen, so ist zunächst der seetüchtige Zustand des Schiffes beim Antritt der letzten Reise zu erweisen, und ferner, daß Seeunfälle den Schaden herbeigeführt haben, so wie endlich die Unmöglichkeit der Herstellung (s. Condemnation).

Wurmfrass; engl. damage of worms; span. roedura de gusanos. Entsteht Schaden an einem Schiffe durch Wurmfraß, so wird dies mit Bezug auf die Assekuranz als innerer Verderb behandelt, und es kommen die Versicherer mithin nicht dafür auf. Denn der Versicherte muß dafür Sorge tragen, daß der Boden eines nach heißen Gegenden bestimmten Schiffes gegen den Seewurm geschützt sei; hat er dies unterlassen, so muß er die Folgen selbst tragen.

Phillips I. 639 erwähnt jedoch einer vorgeschlagenen Unterscheidung; wenn nämlich durch Strandung die Kupferhaut abgerissen und dann der Boden durch Würmer angegriffen werde, so müsse man den Versicherer für verantwortlich halten. — Eine solche Ausnahme von der Regel scheint allerdings zulässig zu sein, beweiset aber doch die Richtigkeit der Regel.

Zehrungskosten des Schiffers im Nothhafen werden dort, wo Kost- und Monatsgeld (s. d. Art.) in Havarie grosse zur Berechnung kommt, ebenfalls verhältnißmäßig vergütet. Man begreift darunter die kleinen Ausgaben, die der Schiffer bei Besorgung der Havarieangelegenheiten am Lande hat, und bezeichnet sie deshalb auch mit dem Ausdruck: Landgangsgeld.

Zink; engl. zinc; franz. zinc; span. zinco. Ein Metall, das mitunter auch zum Beschlagen der Schiffsböden gebraucht wird. In Havarie partikulaire wird die Erneuerung einer Zinkhaut, wie andere Reparaturen, mit 1/3 Abzug für Verbesserung vergütet.

Zoll; engl. custom, duty; franz. douane, peage; span. aduanage.

Zollhaus; engl. customhouse; span. aduana. Zoll oder Eingangsrechte, die für versicherte Waaren, welche im Nothhafen verkauft wurden, bezahlt werden, sind zu Lasten der Versicherer, die beim Verkauf im Nothhafen den Unterschied zwischen dem Versicherungswerthe

und dem reinen Ertrage der Waaren vergüten. — Erreichen beschädigte Güter den Bestimmungsplatz, so hat der Zoll keinen Einfluß auf die Berechnungsweise des Schadens, indem nach jetzt überall als richtig anerkannter Dispachirung über den Bruttowerth der Versicherer nur den Unterschied zwischen dem Bruttomarktpreis und dem Bruttoertrage verhältnißmäßig zu vergüten hat. — Deshalb sind denn auch im letzteren Fall etwaige Unkosten für Gesuche um Zollermäßigung und dergleichen nicht zu Lasten des Versicherers, indem ein Zollnachlaß ihm nicht zu Gute kommt. S. Bruttowerth; Unverzollt.

Nachrichten für Seefahrer.

Bekanntmachungen,

Leuchtfeuer, Hafenverordnungen 2c.

betreffend

№ 1.

Leuchtthurm auf Nosshead.

Die für die nördlichen Leuchtthürme ernannten Commissaire bringen hiermit zur Kunde, daß auf der Spitze von Nosshead in der Grafschaft Caithness ein Leuchtthurm erbaut worden ist, dessen Feuer vom

Montag, den 18. Juni 1849,

an, von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang brennen wird.

Folgende nähere Angaben des Leuchtthurms und des darauf befindlichen Feuers sind von Herrn Alan Stevenson, Ingenieur der Commissaire, gegeben worden.

Der Leuchtthurm liegt in 58° 28′ 38″ N. Breite und 3° 3′ 5″ W. Länge.

Nach der Compaß-Peilung:

von Ackergill Thurm in Sinclair Bay	O. z. S. 3/4 S.	entfernt	2 Meilen,
„ Duncansby Head	SSW. 1/4 W.	„	10 „
„ Pentland Skerries Leuchtthurm.	SW. z. S. 7/8 W.	„	13 „
„ Elzieness	NNO. 1/2 O.	„	1 1/2 „
„ Sarclethead.................	NO. 1/4 N.	„	6 3/4 „

Die Seefahrer haben zu bemerken, daß das Nosshead-Feuer ein Blinkfeuer ist, welches allmählig seine hellsten Blinke ein Mal in jeder halben Minute wirft, die dann allmälig wieder abnehmen, bis sie einem entfernten Beobachter gänzlich verschwinden. Die Lichtblinke werden sichtbar sein im Norden und Osten, zwischen WNW. und SW. 1/4 W. Von SW. 1/4 W. zu NO. 3/4 N. in südlicher Richtung, werden sie die gewöhnliche Farbe haben, aber von NO. 3/4 N. zu WNW. in nördlicher Richtung (oder innerhalb Sinclairs Bay), von rother Farbe sein. Die Laterne ist 175 Fuß über dem Wasserspiegel erhaben, und man wird das Feuer in der Entfernung von ungefähr 15 Meilen erblicken, oder nach Beschaffenheit der Atmosphäre in geringerer Entfernung. Einem scharfen Beobachter wird bei günstigem Wetter das Licht zwischen den Zwischenräumen der hellsten Blinke nicht ganz verschwinden.

Die Commissaire bringen hiermit ferner zur Kunde, daß in Folge eines Königlichen Geheimen Raths Befehls vom 11. August 1848 folgende Abgaben erhoben werden sollen, nämlich:

„Für jedes Großbritannische oder Irländische Schiff, welches nicht Ihrer „Majestät, Ihren Erben oder Nachfolgern gehört oder in Ballast ist, „und für jedes fremde Schiff, welches durch eine Parlaments-Acte, Ge„heimen Raths Befehl, Convention oder Tractat privilegirt sein soll, „durch Bezahlung desselben Tonnengeldes wie Britische Schiffe (wenn „solche nicht in Ballast fahren) in den Hafen benannten vereinigten „Königreichs einzulaufen, die den Leuchtthurm von Nosshead passiren „oder Nutzen davon haben, wird eine Abgabe von einem Pfennig von „jeder Tonne für jedesmaliges Passiren dieses Leuchtfeuers oder wenn „sie es auf einer Küstenfahrt benutzen, erhoben, dagegen die doppelte „Abgabe für eine Reise über See, so wie auch fremde nicht privilegirte „Schiffe diesen Ansatz zu entrichten haben."

In Auftrag der Behörde

(gez.) **Alex. Cuningham**, Secretair.

Bekannt gemacht Bremen, den 1. Juni 1849.

№ 2.

Feuerthürme und Leuchtthürme.

Zur Nachricht für Seefahrer dient,
daß vom 1. Juli 1849 an
drei neue Leuchtfeuer, das Eine beim Eingange des Hafens von Boulogne, und die beiden Andern an der Westküste des Departement Finistere, nächtlich brennen werden.

An folgenden Bezeichnungen erkennt man die Lage, die Beschaffenheit und die Sichtbarkeit dieser Feuer:

Leuchtthurm auf dem NO.-Hafendamm des Hafens von Boulogne:

Festes rothes Feuer [(o) 4 g.]
auf der Spitze des Hafendammes.
Höhe: 14 Metres; Sichtbarkeit 4 Meilen.

Dieses neue Leuchtfeuer, welches fortan brennen wird, wird das Ebbe- und Fluth-Feuer, das gleichfalls von rother Farbe ist und sich jetzt auf diesem Damme befindet, ersetzen.

Bemerkung. Die beiden in lothrechter Richtung von einander auf dem SW.-Damme dieses Hafens befindlichen Leuchtthürme werden ihre Beschaffenheit als Ebbe- und Fluth-Feuer behalten. Man wird fortfahren das obere Feuer anzuzünden, wenn auf dem höchsten Punkt des äußersten Theils des Fahrwassers sich 3 Metres Wasser befinden, das zweite Feuer aber beim Eintritt der Fluth anzünden; beide Feuer werden ausgelöscht, wenn nicht mehr als 3 Metres Wasser sich im Fahrwasser befindet.

Leuchtthurm von Kermorvan.

Festes Feuer [(,) 3 p.]
Auf der Spitze von Kermorvan westlich vom Hafen von Conquet.
Breite: 48° 21′ 43″; Länge: 7′ 6′ 34″ W.
Höhe: 20 Metres; Sichtbarkeit: 12 Meilen.

Vom Leuchtthurm von St. Mathieu aus gesehen, wird er die Hauptrichtung angeben, um dem Fahrwasser du Four zu folgen.

Leuchtthurm von Toulinguet.

Festes rothes Feuer [(,) 4 p.]
Auf der Spitze von Toulinguet nahe bei Camaret.
Breite: 48° 16′ 50″; Länge: 6° 58′ 1″ W.

Höhe:	über der Erdfläche	11 m. 60	Sichtbarkeit
	über dem Wasserspiegel	40 m. 60	5 Meilen.

Bekannt gemacht Bremen, den 27. Juni 1849.

№ 3.

Leuchtfeuer in der Themse.

Trinity House, London, 8. August 1849.

Zur Nachricht dient, daß in Folge des Gesuchs von Rhedern und Schiffs-Capitainen, welche entweder bei der Schifffahrt der Themse interessirt sind, oder solche befahren, zwei Leuchtfeuer jetzt im Seebereiche errichtet werden; diese Feuer werden an der Nordseite des schiffbaren Fahrwassers im Seebereiche gestellt werden, nämlich:

Das Eine abwärts Chapman Head, nahe der Stelle, worauf die Baake steht, und
Eins auf Mucking Flat; —

Diese Feuer werden von

Montag, den 1. October

an, von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang brennen.

Die diese Leuchtfeuer betreffenden näheren Angaben werden s. Z. bekannt gemacht werden.

In Auftrag

(gez.) J. Herbert, Secretair.

Bekannt gemacht Bremen, den 25. August 1849.

№ 4.

Nachricht für Seefahrer, welche die Straße von Gibraltar passiren.

Die Herren Longlands, Cowel & Comp. (Agenten für Lloyds von England, Frankreich, Oestreich, Belgien, Rußland, Hamburg 2c.) halten es für ihre Pflicht, die Aufmerksamkeit der Britischen und fremden Capitaine auf den Nutzen hinzulenken, den es haben würde, wenn sie beim Ein- und Auspassiren der Straße von Gibraltar die Privat-Signale ihrer respectiven Schiffe, oder ihre Nummern nach Marryat's Code aufhissen würden, da die besagten Agenten dadurch in den Stand gesetzt würden, deren Schiffe zur Kenntnißnahme ihrer Rheder und Anderer, die sich dafür interessiren, an Lloyds zu rapportiren.

Gibraltar, den 2. September 1849. Lloyds Agentschaft.

Bekannt gemacht Bremen, den 7. November 1849.

№ 5.

Leuchtthurm auf Ardnamurghan.

Von Seiten des Königlich Großbritannischen Consulats hieselbst ist die Mittheilung gemacht, daß auf der Spitze von Ardnamurghan in der Grafschaft Argyll ein Leuchtthurm erbaut sei, dessen Feuer von

Sonnabend, den 1. December 1849,

an, von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang brennen werde.

Der Leuchtthurm liegt in N.-Breite 56° 43′ 45″
W.-Länge 6° 13′ 30″

und in folgenden Compaß-Richtungen

von Calliach Head	NO. 3/4 O.,	Entfernung	7	Meilen,
„ Cairns of Coll	OSO.	„	8	„
„ Kana Head	S. 1/4 O.,	„	30	„
„ Scour of Eigg	WSW. z. S. 3/4 W.,	„	11	„
und von Bo Askadel Rock	WSW.,	„	7	„

Das Ardnamurghan-Feuer wird von den Seefahrern als ein festes Feuer von gewöhnlicher Farbe erkannt werden, und in nordwestlicher Richtung von NO. z. O. 3/4 O. nach SW. z. S. herum, sichtbar sein. Die Laterne befindet sich 180 Fuß über den Meeresspiegel und das darin befindliche Licht wird in der ungefähren Entfernung von 6 Seemeilen und bei minderer Entfernung nach Beschaffenheit der Atmosphäre sichtbar sein.

Zufolge einer Königlich Großbritannischen Geheimraths-Verordnung vom 11. August 1848, wird von Britischen oder fremden gleichberechtigten, die englischen Häfen befahrenden Schiffen (wenn sie nicht in Ballast sind) wenn sie den Leuchtthurm von Ardnamurghan passiren oder davon Nutzen haben, ein Feuergeld von Einem (Farthing) Pfennig pr. Tonne, von auf längeren Seereisen begriffenen oder nicht privilegirten Schiffen aber, das doppelte Feuergeld erhoben werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. November 1849.

№ 6.

Ovens Shoal, Sea Reach.
(Themse.)

Trinity House, London, den 15. October 1849.

Zur Nachricht dient:

daß an der äußersten Spitze der Ovens Shoal eine große schwarze Tonnenboye mit einer Stange, worauf eine Kugel befindlich, in 9 Fuß niedrigem Wasser bei Springfluth, ausgelegt ist und zwar unter folgenden Peilungen:

die Mühlen von Gravesend und Denton in einer Linie.....W. 1/2 S.,
das westlichste Magazin in einer Linie mit dem Chor-Ende der East Tilbury Kirche ....N. z. W.
der temporaire Leuchtthurm von Mucking ....NO. z. O.

Im Auftrag
(gez.) J. Herbert, Secretair.

Bekannt gemacht Bremen, den 1. December 1849.

№ 7.

Leuchtthurm auf dem Felsen Ship of Sanda
an der Mündung der Firth of Clyde.

Von Seiten des Königlich Großbritannischen Consulats hieselbst ist die Mittheilung gemacht, daß auf dem sogenannten Ship of Sanda Felsen, unweit des Mull of Kintyre in der Grafschaft Argyll ein Leuchtthurm erbauet sei, dessen Feuer von

Montag, den 7. Januar 1850,

an, von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang brennen wird.

Der Leuchtthurm liegt in N. Br. 55° 16′ 30″
W. Länge 5° 34′ 55″

und in folgenden Compaß-Richtungen:

vom Pladda Feuer W. z. S. 3/4 W.	Entfernung	18 Meilen,
von der Tonne bei Patterson's Klippe W. z. N....	"	1 1/2 "
" Ailsa Craig NW. z. W. 1/8 W.	"	16 "
" Corsewall Feuer N. z. W. 1/4 W.	"	22 "
" den Feuern auf dem Jungferfelsen (Maiden Rock) NO. 1/4 N.	"	21 1/2 "
" Fair Head in der Grafschaft Antrim OSO. 1/4 O.	"	19 1/4 "
" der nördlichsten Spitze der Rathlin Insel SO. z. O. 1/8 O.	"	21 "
und von der südlichsten Spitze des Mull of Kintyre SO. 3/4 O.	"	6 "

Das Ship of Sanda Feuer wird von den Seefahrern als ein festes rothes Feuer erkannt werden, und in südwestlicher Richtung von NW. 1/2 W. nach SO. z. O. 1/2 O. herum sichtbar sein.

Die Laterne befindet sich 165 Fuß über dem Meeresspiegel, und wird das darin befindliche Feuer, weil es roth ist, in einer größeren Entfernung als ungefähr 5 Seemeilen nicht, bei minderer Entfernung aber nach Beschaffenheit der Atmosphäre, sichtbar sein.

Zufolge einer Königlich Großbritannischen Geheimraths-Verordnung vom 1. März 1849 wird von britischen oder fremden gleichberechtigten, die englischen Häfen befahrenden Schiffen (wenn sie nicht in Ballast sind), wenn sie den Leuchtthurm von Sanda passiren oder davon Nutzen haben, ein Feuergeld von Einem (Farthing) Pfennig pr. Tonne, von auf längeren Seereisen begriffenen oder nicht privilegirten Schiffen aber das doppelte Feuergeld erhoben werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 24. December 1849.

№ 8.

Leuchtschiff der Galveston Barre.

Das Leuchtschiff für die Barre von Galveston ist in sechs und einem halben Faden Wasser geankert, in der Richtung von O. $1/2$ N. und ohngefähr $1^1/_4$ Meile (engl.) von der Barre beim Eingange zum Hafen von Galveston entfernt.

Schiffe, die ab der Barre ankern wollen, sollten weder westlich vom Leuchtschiff, noch in weniger denn $6^1/_2$ Faden ankern.

Schiffe, die in der Nähe des Leuchtschiffes ein- und abstehen, sei es auf eine Gelegenheit, um die Barre zu passiren, oder auf einen Lootsen wartend, sollten auf nicht weniger denn 6 Faden Wasser einstehen und der Windseite des Leuchtschiffes zu, halten.

Bekannt gemacht Bremen, den 11. Januar 1850.

№ 9.

Es befinden sich im Osten des Leuchtthurm vom Hafen Pernambucos zwei Tonnen, die eine von schwarzer Farbe, die andere von rother Farbe, welche die Lage der sogenannten „Englischen Bank“ bezeichnen.

Eine jede dieser Tonne hat eine Glocke, um die des Nachts in ihre Nähe gekommenen Seefahrer zu warnen, was jedoch bei entgegengesetzter Richtung des Windes und dem Geräusch der am Riffe sich brechenden Wellen oft nur in geringer Entfernung gehört werden kann.

Die rothe Tonne bezeichnet die äußerste Südspitze der genannten Bank und die schwarze die äußerste Nordspitze.

Bei zunehmender Fluth kann ein jedes Schiff frei im Osten der beiden Tonnen passiren, welches nicht mehr als 10 Fuß Wasser verlangt.

Im Süden der rothen Tonne kann ein jedes Schiff ungehindert passiren, im Norden der schwarzen Tonne jedoch existirt nur ein Canal, durch welchen nur Schiffe passiren können, welche einen Lootsen genommen, da in der Nähe sich die Untiefen von Olinda befinden.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. Juni 1850.

№ 10.

Nach einer vom Directeur des Douanes zu Bordeaux dem dortigen Bremischen Consulate gemachten Mittheilung vom 19. d. Mts. wird in den Manifesten fremder in französischen Häfen ankommender Schiffe, deren Ladung häufig nur unter der allgemeinen Benennung „Manufacturen“, ohne Hinzufügung der Sorte und Qualität, aufgeführt. Da dies aber, namentlich im Blick auf die verbotene Einfuhr gewisser Waaren bei namhafter Strafe untersagt ist, so haben die französischen Zollbehörden zwar aus Rücksicht auf die gewöhnliche Unkenntniß der betreffenden Verordnungen (Artikel 1, Titel 2 des Gesetzes vom 4. Germinal und Artikel 4 des Gesetzes vom 9. Februar 1832) bisher eine milde Praxis eintreten, zugleich aber die bestimmte Warnung ergehen lassen, daß spätestens nach Ablauf von drei Monaten das Gesetz wider die Contravenienten vollständig zur Anwendung gebracht werden wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 25. Juni 1850.

№ 11.

Leuchtschiff bei Gunfleet Sand.

Trinity House, London, den 24. Juli 1850.

Hiermit wird bekannt gemacht, daß in Folge des Gesuchs mehrerer Rheder, Schiffs-Capitaine u. s. w., die bei der Schifffahrt des East Swin

interessirt sind, die Behörde ein Leuchtschiff beim Gunfleet Sand an der Nordseite des Fahrwassers, „East Swin“ genannt, hat vor Anker legen lassen.

Das Schiff liegt in 9 Faden Tiefe bei niedrigem Wasser in folgenden Marken und Compaß-Peilungen, nämlich:

Dover Court Kirche (Church) beim niedrigen Punkte des Naze Land, grade frei .... N. $^{1}/_{2}$ O.
Walton Mühle rechts von der Spitze des Hafendammes, grade frei N. z. W.
Clackton Mühle nördlich von einer Baumgruppe, grade frei ... NW. $^{1}/_{2}$ W.
NO. Gunfleet Tonne rechts von der mittleren Gunfleet Tonne, sehr frei NO. z. O.
Gunfleet Spit Tonne............. N. z. W. $^{1}/_{2}$ W.
Gunfleet Baake................. WNW.
Sunk Leuchtschiff .... Ost in der Entfernung von $3^{8}/_{10}$ Meilen.

Die Seefahrer haben sich zu bemerken, daß am Bord dieses Schiffes zwei glänzende Drehfeuer (das an der Fockmast in der Höhe von 38 Fuß und das an der Besanmast in der Höhe von 20 Fuß über dem Meeresspiegel) scheinen werden.

Diese Feuer werden zuerst am

Donnerstag, den 1. August,

Abends und hinführo von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang scheinen.

In Auftrag
(gez.) **J. Herbert**, Secretair.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. August 1850.

№ 12.

1) Leuchtfeuer von Fatouville
(Eure Departement).

Auf den Anhöhen von Fatouville, an der Stelle der früheren Landmarke, genannt Homme de bois, ist ein neuer Leuchtthurm erbaut worden, und wird das Feuer vom 1. October d. J. an regelmäßig zur Nachtzeit brennen; dasselbe ist ein festes weißes Feuer, und wird von drei zu drei Minuten durch rothe Blinke, denen eine kurze Verdunkelung vorhergeht und nachfolgt, verändert werden.

Das Leuchtfeuer brennt in einer Höhe von 128 Mètres über der Meeresfläche und ist auf 20 Meilen (Milles) sichtbar; dasselbe liegt auf

49° 24′ 53″ N. Br. und
2° 0′ 42″ W. L.

Es dient besonders als Zeichen, um die Bank Ratier zu vermeiden, und bildet mit dem Feuer auf dem Damme des Hospitals von Honfleur eine Linie, welche etwas nördlich von dieser Bank vorbeiführt.

2) Leuchtfeuer bei Lorient
(Morbihan Departement).

Vom 10. September d. J. an werden zur Bezeichnung des östlichen Einlaufs zum Hafen von Lorient, genannt Passe de Gâvre, zwei feste weiße Feuer angezündet werden, nämlich eins auf dem viereckigen Glockenthurm der Kirche in Lorient, und das andere auf dem Hügel de la Perrière, 10 Mètres östlich von der Mühle.

Das Erstere liegt auf

47° 44′ 52″ N. Br. und
5° 40′ 53″ W. L.,

ist 45 Mètres über der Meeresfläche erhaben und auf 9 Meilen sichtbar; das Letztere liegt auf

47° 43′ 55″ N. Br. und
5° 41′ 5″ W. L.,

befindet sich 23 Mètres über der Meeresfläche und ist 9 Meilen weit sichtbar.

NB. Die Seefahrer haben, falls sie sich keiner Gefahr aussetzen wollen, der durch diese Leuchtfeuer bezeichneten Richtung genau zu folgen. Sie

dürfen daher nicht eher einlaufen, bis sie überzeugt sind, dieser Richtung mit der größten Genauigkeit folgen zu können. Außerdem müssen sie vermeiden, den Grund zu passiren, welcher die Spitze von Kernevel mit der Insel Saint Michel verbindet, wenn sie nicht die Gewißheit haben, dort eine hinreichende Tiefe zu finden.

3) Leuchtfeuer der Inseln Saint-Quay
(Departement des côtes-du-Nord).

Auf dem höchsten Gipfel der Insel Harbour am nordwestlichen Einlaufe zu der Rhede der Inseln St. Quay wird zur Nachtzeit ein festes weißes Feuer angezündet.

Dasselbe liegt auf

48° 40′ 2″ N. Br. und
5° 8′ 45″ W. L.,

ist 15 Mètres über dem Meeresspiegel erhaben und auf 10 Meilen (Milles) sichtbar.

Bekannt gemacht Bremen, den 24. September 1850.

№ 13.

Die Directoren der Ostindischen Compagnie haben kürzlich von dem Gouvernement zu Madras folgende Anzeige erhalten:

Madras Marine Board Office, den 22. Oct. 1849.

Hiermit wird zur Kunde gebracht, daß vom 15. November an ein festes Leuchtfeuer von einem Sandhügel, gerade gegenüber den Santapillay-Felsen, ungefähr 150 Fuß über dem Meeresspiegel scheinen wird.

Bei gewöhnlichem Wetter wird es vom Deck eines Schiffes aus ungefähr 12 oder 13 Meilen sichtbar sein.

Lage der Felsen nach dem Compasse:

Santapillay Leuchtthurm .... N. 60° W.
Das Santapillay-Dorf, mit dem höchsten Gipfel etwas frei nach dem Norden .... N. 55° W.
Der nächste Sandhügel nördlich .... N. 40° W.

Ostindisches Haus, London, den 29. August 1850.

Bekannt gemacht Bremen, den 24. September 1850.

№ 14.

Capitaine von Schiffen, die nach Galveston fahren, werden auf untenstehende Mittheilung aufmerksam gemacht.

Customhouse, Galveston, den 24. August 1850.

Herr W. R. Smith, Collector und Superintendent der Leuchtfeuer, District Texas.

Ich habe die Ehre zu berichten, daß in Folge Ihrer Instruction das Leuchtschiff für diesen Hafen innerhalb der Barre in 3½ Faden Wasser geankert ist, der Cylinder des gestrandeten Dampfschiffes „Cuba" in der Lage von O. ½ N. und die katholische Kirche SW. ½ S.

Schiffe, die in den Hafen ohne Lootsen kommen wollen, sollten auf 6½ Faden Wasser halten, bis sie das Leuchtschiff NW. beim Compaß haben, wodurch sie in die Reihe der Außen- und Innen-Bojen kommen, dann direct auf das Leuchtschiff zusteuern, indem sie hart bei den Bojen, (entweder auf der einen oder andern Seite) vorbei passiren, wenn in gleicher Linie mit dem Leuchtschiffe W. gehen bis ungefähr in der Mitte von 2 Bojen (die eine an

Steuerbord bezeichnet das Ende von Pelican Spit, die andere „the knoll“) und dann SSW. nach den Wharfs steuern.

Capitaine, die unbekannt mit dem Fahrwasser sind, sollten beim Leuchtschiffe ankern, und nicht ohne Lootsen an die Stadt zu kommen versuchen.

Schiffe, die einen Lootsen zu haben wünschen, sollten sich auf 6½ Faden Wasser halten, das Leuchtschiff in der Lage von WNW.

Achtungsvoll

(gez.) **Tipton Walker**, Boarding Inspector.

Bekannt gemacht Bremen, den 9. October 1850.

№ 15.

Leuchtfeuer in Cape Pine Newfoundland.

St. John, Newfoundland, den 22. October 1850.

Es wird hiedurch zur Kunde gebracht, daß das auf Cape Pine an der Südküste dieser Insel kürzlich errichtete Leuchtfeuer vom 1. Januar k. J. an, von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang, zum Besten der Schifffahrt zu sehen sein wird.

Dasselbe ist ein glänzendes zurückfallendes Licht, dessen größte Stärke in jeder Richtung seewärts drei Mal in einer Minute sichtbar sein wird. Es wird in einer Höhe von dreihundert und zwei Fuß über dem Spiegel des Meeres brennen und bei klarem Wetter in einer Distanz von dreißig Meilen zu sehen sein.

Der Bau besteht aus einem runden Thurm, 50 Fuß hoch, mit rothen und weißen Streifen abwechselnd gemalt.

Nicholas Stabb,
H. P. Thomas,
J. J. Grieve,
G. T. Brooking, } Leuchtfeuer-Beamte.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. November 1850.

№ 16.

Nach einer Mittheilung der Königlich Niederländischen Regierung an das diesseitige Consulat wird vermuthlich schon von Ende des Monats December d. J. an, auf der zu dem Ende sehr erhöheten Reichs-Feuerbake zu Scheveningen ein catadrioptisches Licht dritter Größe angezündet werden, welches Licht in einer Entfernung von vier deutschen Meilen sichtbar sein wird, und wird das bestehende Küstenlicht auf dem Kirchthurm von Brielle alsdann aufhören.

Der Minister der Marine hat davon eine vorläufige Anzeige in dem Staats-Courant gemacht, doch soll, sobald die erwähnte Veränderung vorgenommen sein wird, darüber eine neue Bekanntmachung erfolgen.

Bekannt gemacht Bremen, den 27. November 1850.

№ 17.

Bekanntmachung in Betreff der Correspondenz-Beförderung nach Brasilien.

Zufolge Anzeige des Kaiserlich Brasilianischen Consulats in Hamburg hat die Brasilianische General-Direction der Posten zur möglichsten Sicherstellung der Correspondenz zwischen Brasilien und Europa verfügt, daß es den Capitänen der fremden Schiffe gestattet sein soll, dem Hafen-Inspector

bei dessen Besuch am Bord, die recommandirten sowohl, als auch andere Briefe bis zur Anzahl von zwanzig, begleitet von einem Verzeichniß (welches im Voraus anzufertigen, um alle Zögerung zu vermeiden) zu übergeben. Die Anzahl der Briefe kann auch größer sein, doch muß in diesem Falle das Verzeichniß alphabetisch aufgemacht sein und hat eine Person vom Bord des Schiffes sich mit zum Postgebäude zu verfügen, um bei der Vergleichung der Briefe mit dem Verzeichniß zugegen zu sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 13. December 1850.

№ 18.

Durch Erlaß der Königlich Niederländischen Regierung vom 16. Januar d. J. sind den Bremischen Schiffen in Niederländischen Häfen dieselben Freiheiten eingeräumt, welche den Niederländischen nach Art. 3. §. 1. des Gesetzes vom 19. Juni 1845 zustehen. Diese Gleichstellung erstreckt sich auch auf die Colonien mit Ausnahme der Ostindischen Küstenfahrt.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. Februar 1851.

№ 19.

Nach einem Kaiserlichen Erlaß vom 27. März 1851 ist die ganze Stadt Venedig zum Freihafen erklärt worden und werden durch Special-Erlasse annoch die zur Ausführung dieser Concession erforderlichen besonderen Verfügungen zur öffentlichen Kunde gebracht werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. April 1851.

№ 20.

Einer der Handelskammer mitgetheilten, von Capstadt, den 1. März 1851, datirte Bekanntmachung des Gouvernements zufolge, ist auf Cap Receife (Algoa Bay) ein Leuchthurm errichtet worden, dessen Feuer vom 1. April d. J. an täglich nach Sonnenuntergang brennen wird.

Der Leuchtthurm liegt auf

34° 1′ 0″ S. Br.
25° 40′ 7″ O. L. von Greenwich,
0° 28′ 46″ der Länge vom Cap Observatorium.

Die Höhen über den niedrigsten Wasserstand sind folgende:

das Fundament .... 10 Fuß,
die Spitze des Karmeßes .... 80 „
die Höhe des Feuers .... 90 „

Der Leuchtthurm hat 2 abwechselnd weiße und rothe horizontale Streifen.

Das Feuer, dessen Farbe weiß ist, ist ein Drehfeuer mit Verdunklung von Minute zu Minute, und bei klarem Wetter an irgend einem Punkte von S. z. W. (zum S. herum) nach O. in einer Höhe von 12 Fuß über dem Meeresspiegel 12 Meilen weit sichtbar.

Bekannt gemacht Bremen, den 25. April 1851.

№ 21.

Die Handelskammer bringt hierdurch zur öffentlichen Kunde, daß nach einer ihr gewordenen Mittheilung

„die gegenwärtig in Rußland bestehenden Gesetze in Bezug auf die unbegrenzte Salzniederlage auch auf die Schifffahrt der Hanse-

städte ausgedehnt sind, und zwar auf derselben Grundlage, wie solche Berechtigung den Preußischen und Französischen Schiffen zugestanden ist, d. h. auf die Zeit der Dauer des zwischen Rußland und Schweden bestehenden Traktats oder, wenn dieser früher als der von Rußland mit England abgeschlossene Traktat endigen sollte, auf die Zeit der Dauer dieses letzteren.“

Bekannt gemacht Bremen, den 28. April 1851.

№ 22.

Der Handelskammer ist die Mittheilung gemacht, daß auf dem Cap St. Maria (in der Provinz Algarbien) von Seiten der Portugiesischen Regierung ein Leuchtthurm errichtet worden, dessen Feuer ein festes ist und vom 24. Juni d. J. an, wenn nichts Unverhofftes eintritt, fortwährend von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang brennen wird.

Der Leuchtthurm liegt auf 36° 56′ N. Br. / 7° 51′ W. L. } von Greenwich, ist 152 portugiesische Palmos (109,6 englische Fuß) über der Meeresfläche zur Fluthzeit erhaben und mit Linsengläsern zweiten Ranges versehen.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. Juni 1851.

№ 23.

Der Handelskammer ist die Bekanntmachung der k. k. österreichischen Statthalterschaft zu Venedig vom 2. Juli d. J. mitgetheilt worden, die im Wesentlichen folgende Bestimmungen enthält:

1) Die Eröffnung des Freihafens von Venedig wird am 20. d. M. statthaben.
2) Der Bereich, auf den sich die Begünstigung des Freihafens erstreckt, wird durch farbige Pfähle bezeichnet werden.
3) Das Freihafensvorrecht erstreckt sich auf die Freiheit des Handelsverkehrs und auf vollständige Enthebung von allen Aus- und Einfuhrzöllen rücksichtlich der in den Freihafen ein- oder aus demselben ausgeführten Waaren. In allen anderen Beziehungen werden im Bereiche des Freihafens die sonst bestehenden Gesetze und Normen gehandhabt.
4) Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs zwischen Venedig und dem Festlande werden die erforderlichen Maßregeln angeordnet und die bisherigen Begünstigungen gewisser, im Bereiche des Freihafens liegender Industrie-Etablissements aufrecht erhalten werden.
5) Die zu täglicher Verproviantirung Venedigs nothwendigen Gegenstände können zollfrei vom Festlande eingeführt werden.
6) Die Verzehrungssteuer wird nach dem bestehenden Tarif forterhoben.

Bekannt gemacht Bremen, den 11. Juli 1851.

№ 24.

Hoy Sund Leuchtthürme.

Die Commissare der nördlichen Leuchtthürme machen hierdurch bekannt, daß auf der Insel Gremsay in Hoy Sund, gegenüber Stromness in Orkney, zwei Leuchtthürme errichtet worden sind, deren Feuer in der Nacht von Donnerstag, 15. Mai 1851 gezeigt worden sind.

Folgendes ist eine genaue Beschreibung der Lage der Leuchtthürme und Erscheinung der Feuer nach Mr. Alan Stevenson, Ingenieur der Commissare:

Der obere Leuchtthurm ist N. Br. 58° 56′ 09″ und W. Lge. 3° 16′ 33″. Nach dem Compaß liegen die Leuchtthürme SO. ¼ O. und NW. ¼ W. von einander. Das obere Feuer nach dem westlichen Eingange von Hoy Sund zu ist ein

festes rothes Licht und das untere Feuer ist ein festes helles Licht. Wenn in einer Linie gesehen, führen sie durch den westlichen Eingang nach Hoy Sund im Fahrwasser zwischen dem Bow Rock vor der Küste von Hoy und Kirk Rock vor der Küste von Stromness. Wenn man auf dieser Linie bis zum Punkte A in der beigefügten Karte, eine halbe Meile von dem unteren Feuer, wo die Tiefe etwa 8 Faden ist, gekommen ist, so wird das obere Feuer plötzlich durch das Land verdeckt, und dann ist es Zeit, nach der Küste von Stromness beizudrehen, wann das rothe Licht sofort wieder erscheinen wird.

Das obere Licht ist 115 Fuß über der See; da es aber ein festes rothes Licht ist, so wird es in keiner größeren Entfernung, als etwa 10 Seemeilen gesehen. Es erleuchtet einen kleinen Bogen nach SO. von SO. z. O. nach SO. ½ S., gegenüber dem westlichen Eingange nach Hoy Sund. Nach Stromness zu zeigt der obere Thurm ein festes helles Licht von SSO. ¼ O. nach WSW.

Das untere Feuer ist, wie schon erwähnt, den Seefahrern als ein festes helles Licht bekannt. Es ist 55 Fuß über der See, wird in der Entfernung von 7 Seemeilen und in kürzerer Entfernung je nach dem Stande des Wetters sichtbar. Der durch dieses Feuer erhellte Bogen dehnt sich von O. ½ S. nach W. ½ N. aus und scheint nach Norden.

Es wird hierdurch auch zur Kenntniß gebracht, daß nach den Inseln von Cava und Risa zu ein festes helles Feuer, das einen kleinen Bogen zwischen N. ½ W. und NNW. ½ W. erleuchtet, von dem oberen Thurme gezeigt werden soll, in der Nacht von Freitag, 1. August 1851 und darauf jede Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, außer den schon angezündeten und oben beschriebenen. Dieses Feuer soll den Schiffen, welche sich Stromness von Osten nähern, zur Leitung dienen.

Die Commissare thun hierdurch ferner kund, daß kraft eines Befehles der Königin im Rathe, datirt 14. August 1850, folgende Abgaben in Bezug auf jene Leuchtfeuer erhoben werden sollen, nämlich:

Für jedes zu dem Vereinigten Königreiche von Großbritannien und Irland gehörende Schiff (ausgenommen wenn dasselbe Ihrer Majestät, deren Erben und Nachfolgern gehört oder ganz in Ballast fährt) und für jedes ausländische Schiff, welches durch irgend welche Parlamentsakte, Geheimrathsbefehl, Convention oder Vertrag privilegirt sein wird, in die Häfen des besagten Vereinigten Königreichs unter Bezahlung derselben Tonnageabgabe, die von den zum Vereinigten Königreiche gehörigen Schiffen (sofern dieselben nicht ganz in Ballast fahren) bezahlt werden, soll, wenn es in den Hafen von Stromness oder in die von ihm abhängigen Creeks in Orkney einläuft oder aus denselben abgeht, oder wenn es in einer von beiden Richtungen durch den Pentland Firth zwischen der Insel Pomona oder dem Hauptlande von Orkney und Dunnethead in Caithness fährt, die Abgabe von einem Farthing pr. Ton des Gehaltes eines solchen Schiffes erhoben werden für jedes Mal, daß es durchfährt oder die besagten Leuchtfeuer benutzt, wenn es auf einer Küstenfahrt ist, und das Doppelte der besagten Abgabe, wenn es auf einer überseeischen Fahrt durchfährt oder sie benutzt; und für jedes ausländische, nicht in der vorher erwähnten Weise privilegirte Schiff doppelt der Betrag der vorher aufgeführten respektiven Abgaben.

№ 25.

Seitens der Ostindischen Compagnie ist unterm 23. Juli Folgendes bekannt gemacht:

„Von dem Gouvernement zu Bengalen ist den Directoren der Ostindischen Compagnie nachstehende Bekanntmachung zugegangen, welche im Interesse der Schifffahrt zur Kenntniß der Betheiligten gebracht wird:

Die neue Lootsen-Station während des SW.-Monsoons. Unterscheidung der Leuchtfeuer.

Laut Bekanntmachung des Superintendenten der Marine zu Fort William vom 6. Mai d. J. wird, vom 15. März 1852 an, die Lootsen-Station während des SW.-Monsoons verlegt werden und zwar, wie in den nachfolgenden Segel-Directionen des hiesigen Master Attendant näher beschrieben ist und wird von dem gedachten Tage an das Leuchtschiff im östlichen Fahrwasser (the Eastern Channel Light vessel) ein glänzendes rothes Licht, statt des bisherigen einfachen, zeigen, um es von dem Gaspar Channel-Leuchtschiff unterscheiden zu können, welches etwa NNW., Dist. 22 Miles von demselben peilt.

Segel-Directionen für Schiffe, welche während des SW.-Monsoons auf der neuen Lootsen-Station an der NO.-Seite von Pilots Ridge Lootsen suchen.

Diese von Seiten des Master Attendants Office unterm 25. März d. J. veröffentlichten Segel-Directionen lauten wie folgt:

Der False Point-Leuchtthurm befindet sich auf 20° 19½′ N. Br., 86° 47′ O. Lge. und ist eine Boje auf Pilots Ridge in 20° 49½′ N. Br., 87° 42′ O. Lge. auf 21½ Faden ausgelegt. Dieselbe peilt daher vom False Point-Leuchtthurm N. 59° 49′ O. (rechtweisend) Dist. 59½ Miles.

Schiffe müssen daher, nachdem sie False Point-Leuchtthurm gemacht haben (wobei sie jedoch in nicht weniger als 10 Faden Wasser gehen sollten), denselben so halten, daß er etwa WSW., Dist. 10—15 Miles peilt, wobei man 11—12 Faden Wasser haben wird. Sodann steuere man ostnordöstlich, worauf die Tiefe allmälig bis 23 Faden auf dem östlichen Rande von Pilots Ridge zunimmt. Darauf setze man den Cours so, daß man sich zwischen dem Ridge und einer Tiefe von 27 Faden hält, worauf, bei gehöriger Aufmerksamkeit auf das Loth, die Beschaffenheit des Grundes, den Cours und die gesegelte Distanz von dem Leuchtthurm, ein Verfehlen der Lootsen-Schiffe beinahe unmöglich ist, indem deren Kreuzerstrich unmittelbar NO. von dem Leuchtschiffe ist, welches während des SW.-Monsoons ganz nahe der Boje auf dem Ridge stationirt ist.

Seewärts von Pilots Ridge besteht der Grund im Allgemeinen aus grünlichem oder olivenfarbigem Schlamm, mit einzelnen Stücken gebrochener Muscheln untermischt, während auf dem Ridge selbst der Grund aus muscheligem Sande oder Kies von röthlicher oder rostbrauner Farbe besteht.

Sobald Schiffe sich der Station nähern, ist bei der Communication sowohl mit dem Leuchtschiffe, als mit dem Lootsen gebenden Fahrzeuge jede Collision auf das Sorgfältigste zu vermeiden, und im Fall man dem Leuchtschiffe zur Nachtzeit naht, so ist es sehr anzuempfehlen, in gehöriger Entfernung bis Tagesanbruch beizulegen, wodurch man das Verfehlen des Lootsen gebenden Fahrzeuges in der Dunkelheit vermeidet.

Das Eastern Channel-Leuchtschiff befindet sich in 21° 4′ N. Br., 88° 14′ O. Lge. und peilt daher von der Boje auf Pilots Ridge N. 63° 26′ O. (rechtweisend) Dist. 32½ Miles. Dasselbe zeigt während der Nacht stündlich ein Blaufeuer (von 7 Uhr Abends an gerechnet) und alle halbe Stunde ein Maroonfeuer (oder Fackel) und wird das feste Leuchtfeuer, welches dasselbe außerdem zeigt, von dem oben erwähnten Tage an, ein glänzend rothes sein.

Das Leuchtschiff von Pilots Ridge zeigt ein einfaches festes Feuer und zeigt jede Stunde ein Blaufeuer und jede halbe Stunde ein Maroon-

feuer. Auch löset es einen Kanonenschuß, sobald es ein Schiff in Sicht bekommt.

Während des NO.-Monsoons wird der Strich, wo die Schiffe Lootsen zu suchen haben, wie bisher, im Eastern Channel sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 25. August 1851.

№ 26.

Einer Bekanntmachung der Hafenbehörde in Dover vom 11. September d. J. zufolge, werden, vom 1. Januar 1852 an, statt der bisherigen Fluth-Signale, die folgenden angewendet werden:

1) Bei einer Wassertiefe von 7 bis 10 Fuß zur Ebbe- und Fluthzeit, laut Messer am Nord-Pier, (Hafendamm), **Tag-Signal**: eine rothe Flagge mit einer schwarzen Kugel darunter, auf dem gewöhnlichen Flaggenstock auf dem Süd-Pier. **Nacht-Signal**: ein kleines niedriges rothes Licht auf dem Nord-Pier und ein ähnliches Licht auf dem äußern letzten Ende des Süd-Piers.
2) Bei einer Wassertiefe von 10 bis 13 Fuß (nach obigem Maaßstabe), **Tag-Signal**: eine rothe Flagge auf demselben Flaggenstock. **Nacht-Signal**: die jetzt gebräuchlichen Feuer, nämlich: zwei große rothe Feuer auf den Signal-Stangen auf dem Süd-Pier und das oben erwähnte kleine niedrige Licht auf dem Nord-Pier.
3) Bei einer Wassertiefe von 13 Fuß und darüber (nach dem obigen Maaßstabe), **Tag-Signal**: eine rothe Flagge mit einer schwarzen Kugel darüber auf dem erwähnten Flaggenstock. **Nacht-Signal**: die unter 2 erwähnten Feuer.

Ferner wird ein glänzendes grünes Feuer, welches seine Strahlen nach der Hafenmündung wirft, während der Nacht von dem Glockenthurme im innern Theile des Hafens gezeigt werden und die Mitte zwischen den Piers beleuchten.

Bei einer Tiefe zwischen 7 Fuß zur Ebbe- und 7 Fuß zur Fluthzeit wird im Allgemeinen kein Signal für die Schiffe durch den Index-Board gemacht werden, und sollte zu andern Zeiten der Hafen für Schiffe unzugänglich sein, so wird bei Tage die Flagge niedergelassen und bei Nacht das oder die Feuer auf dem Süd-Pier ausgelöscht werden, und dürfen dieselben nur dann einlaufen, wenn entweder die Flagge wieder aufgehisst, oder die Feuer wieder angezündet worden sind.

Bekannt gemacht Bremen, den 3. November 1851.

№ 27.

Laut Bekanntmachung des Trinity-House vom 30. September d. J. sind die im Sea Reach (Themse-Fluß) im Bau begriffen gewesenen Leuchtthürme nunmehr vollendet, und werden daher die beiden Leuchtfeuer, sowohl zu **Chapman Head** als bei den **Mucking Stations**, jetzt von denselben brennen, und die temporairen Leuchtfeuer aufhören.

Die Beschreibung ist folgende:

1) Das Feuer von **Chapman Head** befindet sich 40 Fuß über dem Wasserspiegel zur Zeit des Hochwassers bei Springfluth und hat die gewöhnliche oder natürliche Farbe, jedoch mit der Ausnahme, daß es auf der Peilungslinie der East River Middle-Boje, nämlich 80. z. O. ½ O. von dem Leuchtthurme, roth erscheint, welche letztere Farbe sich ebenfalls in nördlicher Richtung von dem Leuchtthurme auf dem Southend Pier in der Richtung O. z. S. ½ S. erstreckt.

2) Das Feuer von Mucking ist 40 Fuß über dem Wasserspiegel zur Zeit des Hochwassers bei Springfluth erhaben und hat die gewöhnliche oder natürliche Farbe, jedoch mit der Ausnahme, daß es in folgenden Richtungen roth erscheint, nämlich:
   a) in der Richtung von O. z. S. ¾ S., wodurch die Scars und Chapman Head beleuchtet werden;
   b) auf der Peilungslinie SW. z. W. von dem Leuchtthurme, in welcher Richtung es die hervorragende Spitze der Oven Shoal, in kurzer Distanz außerhalb des, bei niedrigem Wasser zur Fluthzeit 9 Fuß zeigenden Fluthmessers, erhellt;
   c) auf der Peilungslinie S. ½ O. von dem Leuchtthurme wird ein schmaler Streifen des rothen Feuers gezeigt, um die directe Peilungslinie der West Blyth Baake zu markiren.

NB. Die oben erwähnten Peilungen sind pr. Compaß genommen.
Bekannt gemacht Bremen, den 4. November 1851.

№ 28.

Horsburgh Leuchtthurm.

Einer Bekanntmachung des Gouverneurs zu Singapore und Malacca vom 24. Sept. d. J. zufolge, ist unter der obigen Benennung zur Erinnerung an den berühmten Hydrographen, ein Leuchtthurm auf Pedra Branca, einem Felsen, welcher unweit des östlichen Eingangs der Straße von Singapore liegt, errichtet worden. Das Feuer wird vom 15. Oct. d. J. an, von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang brennen.

Der Regierungs-Surveyor J. T. Thomson giebt die nähere Bezeichnung der Lage des Leuchtthurms, die Gefahren, welche im Bereiche des Feuers kommen, so wie das äußere Ansehen des letzteren, folgendermaßen an:

Der Leuchtthurm befindet sich nach der Admiralitätskarte auf 1° 20′ 20″ N.Br. und 104° 25′ O. Lge. von Greenwich und peilt von Barbuced Point, östliche Entfernung von 12½ Seemeilen und von dem NO. Point von Bintang NW. z. W. ¾ W., Entfernung 12 Meilen.

Die folgenden Felsen (rocks) und Untiefen (shoals), welche in dem Wege liegen, den die Schiffe zu passiren haben, peilen, im Bereich des Feuers, vom Leuchtthurm:

O. z. S.	Entfernung	⅜	Seemeilen,	ein Felsen, welcher bei niedrigem Wasser zur Springzeit sichtbar ist.
SO. z. O. ¾ O.	"	½	"	ein Felsen, mit ½ Faden Wasser bei do.
SO. z. O. ¾ O.	"	10¼	"	Postillon rock mit 1¾ Faden bei do.
SSO. ¼ O.	"	¾	"	SO. Felsen, welche immer sichtbar sind.
S. z. O. ½ O.	"	6	"	Diana shoal mit 2¾ Faden Wasser, bei niedrigem Wasser zur Springzeit.
Süd	"	⅝	"	S. Felsen, welche immer sichtbar sind.
S. z. W. ¾ W.	"	2	"	South Ledge, bei halber Ebbe sichtbar.
S. z. W. ¾ W.	"	7½	"	eine Untiefe (shoal) mit 1¼ Faden Wasser bei niedrigem Wasser zur Springzeit.
SW. ½ S.	"	11¼	"	Crocodile shoal mit 3 Faden Wasser bei do.
W. ¼ N.	"	7¾	"	ein Felsen mit 2¾ Faden do.
WNW. ¾ W.	"	6	"	Storck rock, bei niedrigem Wasser zur Springzeit sichtbar.
WNW. ¼ W.	"	5½	"	Congalton's Carr mit 1½ Faden Wasser bei do.
zwisch. NNW. ¾ W. und N. z. W. ½ W.	"	zwischen 4½ u. 6	"	Romania shoal mit 3½ Faden Wasser bei do.
N. z. O.	"	10¾	"	North Patch mit 4 Faden Wasser bei do.

Das Feuer wird den Seefahrern als ein glänzendes Drehfeuer erscheinen, welches allmälig, einmal in jeder Minute, seinen Glanzpunkt erreicht und stufenweise so abnimmt, bis es dem entfernten Beobachter gänzlich verschwindet, während es, auf kurzer Distanz gesehen, nie ganz unsichtbar wird.

Die Laterne, welche ganz herum frei und 95 Fuß über dem Meeresspiegel bei Hochwasser zur Springzeit erhaben ist, wird vom Deck eines Schiffes in einer Entfernung von 15 Seemeilen sichtbar sein.

Der Leuchtthurm wird durch folgende Beschreibung als eine Baake zur Tageszeit bekannt werden. Er steht auf einem Felsen, welcher 150 Fuß lang und 100 breit ist, und mit seiner höchsten Spitze 24 Fuß über dem Spiegel des Hochwassers zur Springzeit liegt. Der Leuchtthurm besteht aus einer Säule von behauenem Granit und die Laterne ist mit einer kugelförmigen Kuppel bedeckt, welche weiß gemalt ist.

Bekannt gemacht Bremen, den 20. November 1851.

№ 29.

Die Handelskammer bringt hierdurch zur öffentlichen Kunde, daß eine Englische Parlamentsacte Nr. 696 d. J., in Veranlassung des Verlustes mehrerer Dampfschiffe, auf die Nothwendigkeit einer systematischen Aufsicht und auf die jetzt vorgeschriebene Beschaffenheit der Signal-Lichter an Bord von Dampfschiffen aufmerksam gemacht hat. Es wird dabei zur vollständigen Erreichung des Zwecks und zur Vermeidung von Collisionen empfohlen, daß das Englische System sowohl für Dampfschiffe als für Segelschiffe allgemein zur Anwendung komme und bestehen die Signal-Lichter für letztere in einem einfachen guten Lichte auf dem Steuerbords-Halsen oder in einem rothen Lichte auf dem Backbords-Halsen.

Bekannt gemacht Bremen, den 24. November 1851.

№ 30.

Trinity House, London, den 23. December 1851.

Es wird hierdurch zur Kunde gebracht, daß, um Beschädigungen am unterseeischen Telegraphen zu vermeiden, es wünschenswerth ist, daß Schiffe nicht off South Foreland, (wenn der hohe Leuchtthurm zwischen N. und NW. peilt) und innerhalb der Entfernung von 3 oder 4 Miles von der Küste ankern, so wie auch über diese Entfernung hinaus, wenn der Leuchtthurm NW. z. N. peilt, in welcher Peilung derselbe in einer Linie mit einer dunkeln Stelle auf dem Cliff erscheinen wird.

Was die entgegengesetzte oder südliche Seite des Canals betrifft, so ist es ebenfalls wünschenswerth, daß Schiffe dort nicht ankern, wenn die beiden hervorragenden Windmühlen, welche auf dem hohen Grunde zwischen Calais und dem Dorfe Sangatte stehen, zwischen S. z. O. und SO. z. S. peilen.

Im Auftrag
(gez.) **J. Herbert,** Secretair.

Bekannt gemacht Bremen, den 6. Januar 1852.

№ 31.

Das Trinity House hat folgende vom 6. Januar d. J. datirte Instruction für die Capitaine und Steuerleute der verschiedenen Trinity-Leuchtschiffe veröffentlicht:

Wenn ein Leuchtschiff von seiner Station vertrieben ist, so hat der dasselbe befehlende Capitain oder Steuermann sorgfältig darauf zu achten, ob

das Schiff so weit oder in solcher Richtung getrieben ist, daß es für Schiffe gefährlich sein würde, wenn es sein Feuer ferner zeigte. Ist die Entfernung und Richtung der Art, daß die Schiffe, welche sich nach demselben richten, dadurch nicht in Gefahr kommen, so sind die Feuer und Kugeln in gewöhnlicher Weise fortwährend zu zeigen.

Sollte das Leuchtschiff jedoch so sehr vertrieben sein, daß es den Schiffen nicht mehr als Richtschnur dienen kann, so müssen die gewöhnlichen Feuer und Kugeln eingezogen und durch zwei rothe Feuer, deren eins am Ende des vorderen Krahnbalkens (davit) das andere an einer Stütze neben dem Flaggenstocke angebracht, ersetzt werden und außerdem während der Nacht alle viertel Stunde, ein rothes flackerndes Feuer gezeigt werden.

Ferner ist, wenn vom Leuchtschiffe ein Schiff bemerkt wird, welches sich im Nothstande befindet, oder Hülfeleistung verlangt, das Folgende zu beobachten:

1) Bei Tage müssen am Bord eines Leuchtschiffes zwei Kanonen in einem Zwischenraum von fünf Minuten abgefeuert und dieses jede halbe Stunde wiederholt werden, bis man bemerkt, daß sich Hülfe nähert.

2) Zur Nachtzeit sind am Bord eines Leuchtschiffes in gleichen Zwischenräumen zwei Kanonen abzufeuern; nach jedem Schusse ist jedoch eine weiße Rakete in der Richtung nach dem im Nothstande befindlichen Schiffe aufzuwerfen, und müssen diese Signale so lange fortgesetzt werden, bis die verlangte Hülfe geleistet worden ist.

Schiffscapitaine, Lootsen und andere bei der Schifffahrt Betheiligte werden dringend ersucht, von diesen Anordnungen die erforderliche Notiz zu nehmen, da es sowohl zur Vermeidung eigener Gefahr als zur Unterstützung der Bemühungen der Behörde, Andern Hülfe zu leisten, dienlich ist.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. Februar 1852.

№ 32.

Süd-Australien.

Der Handelskammer sind die nachfolgenden, amtlich vorgeschriebenen Segeldirectionen für den neu angelegten Hafen **Port Wakefield** an der Spitze des Golfs St. Vincent in Südaustralien, so wie für diesen Golf überhaupt mitgetheilt:

Segeldirectionen für den Golf St. Vincent.

Nachdem man die Känguruh-Insel gemacht hat, steuert man O. ½ N. durch die Investigator-Straße, zwischen jener Insel und der Althorpe-Insel. Bei östlichem Winde wird man im Laviren durch die Straße keine Schwierigkeit, noch sonst irgend mehr auf der Strecke antreffen, als in Flinders Karte angegeben ist. Wenn man den Golf St. Vincent hinaufsegelt, hat man Troubridge Shoal, welche an der Westseite des Eingangs liegt, sorgfältig zu meiden, weil die Fluth durch Backstairs Passage (besonders bei Neu- und Vollmond) grade auf die Shoal zuläuft; daher sollte der Cours, wenn man westwärts kommt, nicht eher verändert werden, bis Point Marsden SW. z. W. ½ W. peilt, wenn man ungefähr 10 Meilen vom Hochlande innerhalb Cap Jervis, welches in Flinders Karte NW. Bluff genannt ist, sich befindet, und wenn man den Cours nach dem Leuchtschiffe zu, in der Entfernung von 40 Meilen, NNO. halten kann. Ungefähr 6 Leagues den Golf hinauf ist das Land hoch und steil, alsdann wird das Ufer sehr niedrig, mit Sandhügeln bedeckt; dasselbe ist an der Spitze des Golfs der Fall.

Nachdem das hohe Küstenland passirt ist, wird das Wasser seichter und findet man an einigen Stellen (innerhalb der Entfernung von 10 Meilen vom Leucht-

feuer, in einer Entfernung von 4 Meilen vom Strande 5 Faden Wasser. Beim Lothen muß man sehr vorsichtig sein, hauptsächlich bei Nacht; beim Aufsegeln nach dem Feuer zu halte man möglichst zwischen 5 und 6 Faden Wasser, aber nicht innerhalb 5, weil in dieser Tiefe das Wasser plötzlich seichter wird; hält man über 6 Faden Wasser, so kann man westwärts vom Feuer gelangen und dasselbe nicht sehen. In diesen Wassertiefen wird man das Feuer voraus haben, welches vom Deck eines Schiffes aus 12 Meilen weit sichtbar ist. Die Untiefe, genannt Barre, am Eingange zum Hafen, peilt, eine Meile vom Leuchtschiffe, NO. Befindet man sich in gehöriger Entfernung, so wird vom Leuchtschiffe ein Boot mit einem Lootsen geschickt werden, um alle Posten und Briefe in Empfang zu nehmen. Sollte man das Feuer bei eintretender Dunkelheit sehen, so kann man irgendwo südlich davon in 6 Faden Wasser ankern oder bis zum Tagesanbruch unter Segel bleiben, indem man sorgfältig südlich vom Feuer bleibt und sich demselben bei Tagesanbruch möglichst nähert, weil die Fluth früh eintritt. Wo das Leuchtschiff vor Anker liegt, in 34° 44′ S. Br., ist der Ankerplatz sicher; die Kette muß jedoch einen völligen Spielraum haben und darf nie unter 50 Faden lang sein; bei stürmischer Witterung ist dagegen die ganze Kette erforderlich. Wenn man es vermeiden kann, so lasse man nie den zweiten Anker fallen, im Gegentheil benutze man mehr Kette, da das Schiff vor einem Anker besser als vor zweien liegen wird.

Wenn man den Golf hinuntersegelt, steure man vom Leuchtschiffe SSW., wodurch man Land an der Ostseite des Golfs in Sicht behält und außer dem Bereiche der Fluth durch Backstairs Passage bleiben wird, bis man südwärts von Troubridge Shoal gelangt; aber auf keinen Fall halte man einen Cours, den man sich als geeignet denkt, die Shoal vorüberzusegeln (dadurch wird die sich senkende Seite des Schiffes einer reißenden Fluth ausgesetzt, welche gerade auf die Shoal zuströmt) bis man weit genug nach Süden ist, um die Straße hinunterzusteuern.

Wenn man den Golf hinunterlavirt, überschreite man die Entfernung von 10 Meilen vom Backborduser nie (da die entgegengesetzte Seite seicht ist) und bediene sich beim Segeln daselbst sorgfältig des Loths, bis man nach dem Hochlande hinunterkommt, indem, beträchtlich davon entfernt, Untiefen vorhanden sind.

An einigen Stellen nördlich von Holdfast Bay sind nicht mehr als 5 Faden Wasser in einer Entfernung von 4 Meilen vom Strande, und in dieser Tiefe wird das Wasser sehr schnell seicht; aber wo das Hochland an die See grenzt, ist das Ufer steil, ausgenommen ein Riff, welches eine Meile davon, ungefähr 3 Meilen südlich von Holdfast Bay liegt. Der Flaggenstock auf Holdfast Bay befindet sich in 34° 58′ 28″ S. Br. Bei mäßigem Wetter bestrebe man sich, dem Lande bei Sonnenuntergang so nahe als möglich zu kommen, wenn man sich den vom Lande ab wehenden Wind, welcher die Küste hinunterführt, sichern will. Man lasse nicht eher von diesem Course ab, bis man ganz hinunter nach Cap Jervis und südlich von Troubridge Shoal gekommen, welche ein ausgedehnte Sandbank ist, von der bei Hochwasser nur in der Mitte eine Fläche von ungefähr 200 Yards sichtbar bleibt.

Die die Investigator-Straße hinuntersegelnden Schiffe, welche einen starken westlichen Wind antreffen und zu ankern wünschen, werden einen guten Ankergrund nahe an der Ostseite von Point Marsden in 6 Faden Wasser finden. Wenn man lavirt, hüte man sich, zu weit in die Nepeau Bay (Känguruh-Insel) zu gelangen, da sich ungefähr 2 Meilen innerhalb Point Marsden eine lange, bei niedrigem Wasser trockene, Sandbank in einer Entfernung von 7 Meilen, NW. und SO., erstreckt. Diese Gefahr sollte durch zeitiges Lothen vermieden werden. — Ostwärts durch Backstairs Passage kommende und den Golf hinauf segelnde Schiffe müssen sich bei annähernder Dunkelheit an der nördlichen Seite des Fahrwassers halten und um Cap Jervis herumsegeln, — da diese

Küste überall ganz sicher ist. Wenn der Golf offen ist, steure man N. z. O. 1/2 O. nach dem Leuchtschiffe zu.

Segeldirectionen für **Port Wakefield**, an der Spitze des Golfs St. Vincent.

Beim Verlassen des Leuchtschiffes steuere man NW. 1/2 W. bis innerhalb 6 bis 7 Meilen von dem westlichen Ufer, wenn die Westecke der Sandhügel an der Spitze des Golfs ungefähr N. peilt. Alsdann wird man ein schönes Fahrwasser zwischen Sandy und Mangrove Points haben und kann einen nördlicheren Cours, nach der Spitze des Golfs zu, halten. Von Sandy Point ragt eine Spitze $3^1/_2$ Meilen vom Lande ab hervor. Von Mangrove Point erstreckt sich ebenfalls eine Sandbank $1^1/_2$ oder 2 Meilen weit; daher eine besondere Vorsicht beim Gebrauch des Lothes zu empfehlen. Sandy Point gegenüber wird man 5 und $4^1/_2$ Faden Wasser finden. Sobald man die Spitze passirt ist, segele man auf den Flaggenstack. Am Eingange des Flusses zu, welcher N. z. O 1/2 O. oder NNO. peilen wird. Man werfe den Anker aus, so oft es das Wasser zuläßt, indem der Boden allmälig seichter wird und aus weichem, gut festhaltendem Klei besteht.

Wenn man auf- oder hinunterlavirt, muß man oberhalb Port Adelaide eine besondere Aufmerksamkeit auf das Loth verwenden, da sich längs des östlichen Ufers eine Bank ausdehnt. In einer Entfernung von 20 Meilen oberhalb des Feuers von Port Adelaide erstreckt sich diese Bank 10 Meilen weit vom Lande, welches so niedrig liegt, daß es schwer zu erkennen ist.

An der Westseite des Golfs befindet sich von 35° 11′ bis 35° 20′ der Breite eine Untiefe, welche bewirkt, daß das Wasser plötzlich von 8 bis 3 Faden fällt.

№ 33.

Der Handelskammer ist von dem Vorstande der Kaufmannschaft in Stettin nachfolgende Bekanntmachung zugegangen, welche sie allen denjenigen, welche bei Verladungen auf Stettin und bei dem Abschluß der betreffenden Befrachtungsverträge betheiligt sind, zur Beachtung empfiehlt:

> Um weitläuftigen Berechnungen der nach unseren allgemeinen Landesgesetzen zur kleinen Havarie gehörenden Unkosten vorzubeugen, ist früher die Vergütigung der kleinen Havarie — der sogenannten Ungelder mit 5 Sgr. pro Last hier üblich gewesen. Diese Usance ist seit längerer Zeit locker geworden, und sind daraus viele Inconvenienzen entstanden.
>
> Unsere Corporation hat deshalb in einer Generalversammlung die Abschaffung der erwähnten Usance beschlossen. Um diesem Beschluße Geltung zu verschaffen, ist es nothwendig, bei Verladungen auf hier — die Fracht einschließlich der kleinen Havarie-Ungelder — zu bedingen und diesen Passus ausdrücklich in die betreffenden Connoissemente aufzunehmen, jeden diesem entgegenstehenden Passus der üblichen Connoissements-Formulare aber fortzulassen.

Stettin, den 9. März 1852.

Die Vorsteher der Kaufmannschaft:
(gez.) Schillow. (gez.) Witte. (gez.) Bachhusen.

Bekannt gemacht Bremen, den 29. März 1852.

№ 34.

Nach einer neuen Verfügung der Königlichen Ministerien vom 2. März, können alle nach Stettin bestimmten Schiffe vom 1. Mai c. ab, in Swinemünde

während der Fahrt und ohne Aufenthalt clarirt werden, wenn dieselben mit einem in duplo ausgefertigten Manifest folgenden Inhalts versehen sind:

Schiff Schiffs-Capitain kommt von

Nummer der Connoissemente.	Empfänger.	Zahl der Colli.	Mark und Nummer	Benennung der Waare.	Bruttogewicht oder Maaß.

Stettin, den 10. April 1852.

Die Vorsteher der Kaufmannschaft:
(gez.) Schillow. Witte. Rahm.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. April 1852.

№ 35.

Um den schweren Unfällen zuvorzukommen, zu welchen die Unkunde oder das Vergessen der von der Regierung der niederländischen Besitzungen in Ostindien zu dem Zwecke getroffenen Anordnungen, die Schiffe von den Gefahren in Kenntniß zu setzen, welchen zu gewissen Zeiten und besonders während der ganzen Dauer des West-Monsoon der Ein- und Ausgang des Canals von Batavia ausgesetzt ist, Veranlassung giebt, ist auf Verordnung des Ministeriums der niederländischen Colonieen in den Zeitungen Java's die folgende Bekanntmachung erlassen worden:

„Um anzuzeigen, daß die Heftigkeit der Brandungen am Damme die Schiffe, welche den Canal von Batavia ein- oder auslaufen wollen, ernsten Gefahren aussetzt, ist nicht nur auf dem Observatorium, sondern auch oben auf dem Fockmaste des zu Batavia stationirten Hafen-Wachtschiffes und auf dem Palais „Weltevreden" eine blaue Fahne aufgehißt. Außerdem wird vom genannten Observatorium das Signal nach Marryat's Code Nr. 5681 gegeben.

„Den Schiffsbefehlshabern wird ausdrücklich, im Interesse der ihrer Sorge anvertrauten Mannschaft, empfohlen, ihren Offizieren und Untergebenen die nöthigen Befehle dahin zu ertheilen, so lange die blaue Fahne weht, weder vom Bord ans Ufer, noch vom Ufer auf die Rhede Schaluppen zu schicken, so wie allen Denjenigen, welche die Bekanntmachung betrifft, sich danach zu achten."

Bekannt gemacht Bremen, den 8. Mai 1852.

№ 36.

Nach einer der Handelskammer gewordenen Mittheilung hat die Königl. Spanische Regierung unterm 29. April d. J. die Verfügung getroffen,

daß die Bremischen Schiffe in den Häfen der Halbinsel und den angrenzenden Inseln in Betreff der Hafen- und Schifffahrts-Abgaben, der in dem Königlichen Decrete vom 3. Jan. d. J. enthaltenen Anordnung gemäß, den Spanischen Schiffen gleichgestellt werden sollen,

welches hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. Mai 1852.

№ 37.

Admiralitäts-Verfügung in Betreff von Lichtern, die von seefahrenden Schiffen geführt werden müssen, um Collision zu vermeiden.

Dampfschiffe.

Alle britischen seefahrenden Dampfschiffe (ob durch Räder oder Schraube getrieben) sollen auf allen Meeren, Busen, Kanälen, Straßen, Buchten, Rheden,

Häfen und Flüssen und unter allen Umständen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang Lichter von solcher Art und in solcher Weise, wie nachstehend erwähnt ist, zeigen, nämlich:

Wenn unter Dampf { ein helles weißes Licht an der Spitze des Fockmastes, ein grünes Licht an der Steuerbordseite, ein rothes Licht am Backbord.

1) Das Licht an der Mastspitze muß auf einer Entfernung von wenigstens fünf Meilen in dunkler Nacht bei heiterer Luft sichtbar sein, und die Laterne ist so einzurichten, daß sie ein gleichförmiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zwanzig Strichen des Compasses zeigt, zehn Striche auf jeder Seite des Schiffes, nämlich von gerade aus bis zu zwei Strichen achterlicher als dwars auf Steuerbordseite.

2) Das grüne Licht auf der Starbordseite muß auf eine Entfernung von wenigstens zwei Meilen in dunkler Nacht bei heiterer Luft sichtbar sein, und die Laterne ist so einzurichten, daß sie ein gleichförmiges und ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Strichen des Compasses zeigt, nämlich von gerade aus und bis zu zwei Strichen achterlicher als dwars auf Steuerbordseite.

3) Das rothe Licht am Backbord ist eben so einzurichten, daß es sein Licht auf dieselbe Entfernung auf jeder Seite wirft.

4) Die Seitenlichter sind außerdem binnenbords mit Schirmen zu versehen, von wenigstens drei Fuß Länge, um zu verhindern, daß die Lichter quer über das Bug gesehen werden.

Wenn vor Anker: ein gewöhnliches helles Licht.

In Betreff der **Segelschiffe** ist verordnet, daß alle Segelschiffe, wenn sie unter Segel sind oder bugsirt werden, bei Annäherung eines anderen Schiffes verpflichtet sein sollen, von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang ein glänzendes Licht in der Weise zu zeigen, wie dasselbe von einem solchen Schiffe am besten gesehen werden kann, und zu geeigneter Zeit, um Collisionen zu vermeiden.

Alle auf Rheden oder im Fahrwasser geankerten Segelschiffe sollen ebenfalls verpflichtet sein, von Sonnen-Untergang bis Sonnen-Aufgang ein unveränderliches glänzendes Licht am Top zu zeigen, ausgenommen innerhalb solcher Häfen oder anderer Plätze, wo Vorschriften für andere Lichter gesetzlich getroffen sind.

Die von vor Anker liegenden Dampf- und Segelschiffen benutzten Laternen müssen so eingerichtet sein, daß sie um den ganzen Horizont ein gutes helles Licht zeigen.

Die vorstehenden Anordnungen treten mit dem 1. August 1852 in Kraft.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. Mai 1852.

№ 38.

Die Handelskammer bringt hierdurch zur öffentlichen Kunde, daß eine vom Königlich Dänischen Consulate hieselbst ihr mitgetheilte Königliche Dänische Verordnung vom 10. März d. J.

> für die nach Dänischen Häfen bestimmten Schiffe die Quarantaine gegen das gelbe Fieber und zwar sowohl hinsichtlich der Personen, als hinsichtlich der Waaren aufgehoben, im Uebrigen auch, unter Aufhebung und beziehungsweise Abänderung früherer Gesetze, nachstehende wesentliche Erleichterungen im Quarantainewesen eingeführt hat:

Art. 1. Für die nach dänischen Häfen bestimmten Fahrzeuge ist die Quarantaine gegen das gelbe Fieber sowohl in Bezug auf Personen als Waaren abgeschafft.

Art. 2. Es wird gleichfalls jede Quarantaine gegen die asiatische Cholera aufhören; jedoch müssen die Fahrzeuge, welche an jener Krankheit leidende

oder gestorbene Personen an Bord haben, abgesondert liegen, bis darüber an die Quarantaine-Commission oder die Gesundheitsbehörde des Ortes berichtet worden ist, welche, insofern die Kranken an einem passenden Orte die erforderliche Pflege finden können, die Erlaubniß geben muß, sie unter Beobachtung der nöthigen Vorsichtsmaßregeln dahin zu transportiren. An den Plätzen, wo die Erhebung der Sund- und Beltzölle geschieht, soll kein von der Cholera Befallener ans Land gebracht werden, so lange nicht dort die Krankheit ebenfalls herrscht. Die Prohibitivmaßregeln zur Verhinderung des Zutritts zu den Inseln und Provinzen, wie sie durch Decret vom 14. October 1831 bestimmt sind, werden aufgehoben.

Art. 3. Die nach einem ausländischen Hafen der Ostsee bestimmten Schiffe, welche einen dänischen Hafen nur berühren, sollen, wie früherhin, benachrichtigt werden, sich den in den respectiven Häfen bestehenden Quarantaine-Verordnungen und Reglements zu unterwerfen. Diese Verordnungen und Reglements, welche die dänische Regierung sich verbindlich gemacht hat zu respectiven, enthalten die nothwendigen Bedingungen, um Seitens der dänischen Behörden einen Quarantainepaß und freie Practica zu erhalten.

Art. 4. Alle früheren, mit den Verfügungen der Art. 1 und 2 des gegenwärtigen Gesetzes im Widerspruche stehenden Reglements und Verordnungen sind außer Kraft gesetzt.

№ 39.

Hinsichtlich der Anordnung des Artikels 28 des Gesetzes Nr. 369 vom 18. September 1845 hat die Kaiserlich Brasilianische Regierung für gut befunden, zu verordnen:

Art. 1. Vom 1. Juli 1852 an soll das Ankergeld in Betreff der Schiffe, welche zwischen fremden Häfen und denjenigen des Kaiserreichs fahren, auf 300 reis pr. Tonne ermäßigt, dagegen die Abgabe gleichen Namens, welche gegenwärtig die Küstenfahrer bezahlen, aufgehoben werden.

Art. 2. Die Verfügungen vom 26. April, 20. Juli und 15. November 1844 bleiben, insofern sie durch dieses Decret nicht abgeändert sind, in Kraft.

Rio de Janeiro, den 5. März 1852.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. Juni 1852.

№ 40.

Einer vom Königlich Großbritannischen Vice-Consulate hieselbst erhaltenen Anzeige zufolge, wird das Hafenfeuer von **Port Patrick** in Wigtownshire vom 1. Januar 1853 an nicht mehr angezündet werden, welches hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 7. Juli 1852.

№ 41.

Der Handelskammer ist folgende Bekanntmachung, die Veränderung, so wie die Errichtung neuer Leuchtfeuer betreffend, mitgetheilt worden:

Der Leuchtthurm von Ailly (Seine Inférieure.)

Dieser Thurm liegt auf 49° 55′ 7″ N. Br., 1° 22′ 40″ W. Lge.; der jetzt auf demselben befindliche Apparat zu Verdunkelungen von 80 bis zu 80 Secunden wird im Laufe des nächsten September durch einen linsenförmigen Apparat ersetzt werden, dessen Verdunkelungen nur eine Minute von einander entfernt sind; die Blinke werden alsdann glänzender sein, als die des bis-

herigen Apparats, und jedem derselben wird ein weniger lebhafter Schein unmittelbar vorher gehen. Das Feuer wird 24 Meilen (milles) weit sichtbar sein und die Verdunkelungen werden erst über eine Entfernung von 8 Meilen hinaus total erscheinen.

Das Hafenfeuer von **St. Gilles** (Vendée).

Auf dem kleinen Thurm, welcher kürzlich auf dem äußersten Ende des an der Nordseite des Hafens von St. Gille befindlichen Deichs erbaut ist, wird vom 1. Juli an ein festes rothes Feuer angezündet und während der ganzen Dauer der Nächte brennend erhalten werden. Dieses neue Feuer befindet sich auf 46° 41′ 51″ N. Br., 4° 16′ 15″ W. Lge.; ist 12 Mètres über der Meeresfläche erhaben und 6 Meilen (milles) weit sichtbar.

Das Hafenfeuer von **La Rochelle** (Charente-Inférieure).

Vom 1. November an wird die Richtung zum Einlaufen in den Hafen von La Rochelle durch 2 Leuchtfeuer bezeichnet werden, welche während der ganzen Dauer der Nächte brennend erhalten werden; nämlich:

1. Das östliche Feuer.

Dasselbe ist ein festes Feuer, welches durch Blinke von 3 zu 3 Minuten varcirt wird; es befindet sich auf dem östlichen Quai des Fluthbassins und ist auf 46° 9′ 25″ N. Br., 3° 28′ 22″ W. Lge. belegen. Die Höhe des Feuers über der Meeresfläche beträgt 18 Mètres und die Sichtbarkeit desselben 10 Meilen (milles).

2. Das westliche Feuer.

Es ist dies ein festes rothes Feuer und befindet sich an der Westseite des Fluthbassins 235 Mètres westwärts, 30° Süd von dem östlichen Feuer. Die Höhe desselben über der Meeresfläche beträgt 14 Mètres und die Sichtbarkeit 8 Meilen (milles).

NB. Das bei dem Thurm der Laterne angezündete Hafenfeuer wird zu derselben Zeit eingehen.

Die Erleuchtung des nördlichen Fahrwassers in der Mündung der **Gironde**.

Vom 1. September an wird die beim Einsegeln in die Gironde durch das nördliche Fahrwasser zu befolgende Richtung, um die Gefahren der Barre à l'Anglais zu vermeiden, welche Richtung bis jetzt nur durch das Feuer von Terre Nègre angedeutet wird, durch 2 Feuer bezeichnet werden, nämlich:

1. Durch das bisherige Feuer von Terre Nègre.

Dasselbe ist ein festes weißes Feuer auf dem Thurm von Terre Nègre, an der Nordseite der Mündung der Gironde und liegt auf 45° 38′ 47″ N. Br., 3° 26′ 38″ W. Lge., ist 36 Mètres über dem Wasserspiegel erhaben und 10 Meilen (milles) sichtbar.

2. Durch das Feuer der Falaise.

Dieses ist ein festes rothes Feuer und liegt N. 81° 15′ W., Distanz 550 Mètres von dem ersteren Feuer, ist 14 Mètres über dem Wasserspiegel erhaben und 7 Meilen (milles) weit sichtbar.

NB. Die Schiffer, welche zur Nachtzeit durch das nördliche Fahrwasser der Mündung der Gironde einsegeln wollen, haben sich nach folgenden Anweisungen zu richten:

Wenn sie bis südlich von dem festen Feuer der Pointe de la Coubre gekommen sind, d. h. wenn sie dasselbe NNO. nach dem Compaß peilen, müssen sie die Richtung ändern und auf das Eclipsenfeuer von Cordouan abhalten, bis zu dem Augenblicke, wo sie in die Linie der beiden Feuer von Terre Nègre gelangen, worauf sie dieser Linie möglichst genau folgen, bis sie Cordouan SSO. nach dem Compaß peilen; alsdann verändern sie abermals die Route und steuern SO. 1/4 S. nach dem Compaß.

Paris, Juni 1852.

Bekannt gemacht Bremen, den 24. Juli 1852.

№ 42.

Der Marineminister hat unterm 20. Juli d. J. angezeigt, daß das auf dem Leuchtthurm von Westkapelle angebrachte katadioptrische Feuer ersten Ranges zuerst am 1. Juli d. J. angezündet worden ist.

Dieses verbesserte feste Feuer liegt auf 51° 31′ 45″ N. Br. und 3° 27′ 3″ O. Lge. von Greenwich, ist 44 niederländische Ellen über der Wasserfläche zur Zeit des gewöhnlichen Hochwassers erhaben und erleuchtet einen Bogen des Horizonts von 257°, nämlich von 21° N. z. O. durch N., W. und S. bis SO. z. O., so weit es auf der Schelde nicht durch hohe Dünen verdeckt wird.

Das Leuchtfeuer ist, nach der Beobachtung vom Verdeck eines Lootsenkutters, in der Peilung SSO. und das Drehfeuer von Schouwen gleichzeitig SO. z. O. ¼ O. peilend, auf 16 Faden Tiefe in der Entfernung von 5 deutschen Seemeilen aus dem Gesicht verschwunden, so wie, zufolge einer Observation am Bord desselben Lootsenkutters, 4 Ellen über Deck, in der Takelage (das Auge des Beobachters etwa 7 Ellen über dem Wasserspiegel), in derselben Peilung von SSO. und das Drehfeuer von Schouwen vom Verdeck aus noch in Sicht, in SO. ½ O. auf 17 Faden Tiefe, unsichtbar geworden.

Das Feuer von Westkapelle ist also auf der angegebenen Höhe in der Takelage 6 Meilen weit sichtbar gewesen.

Ferner hat sich durch Beobachtung mit dem Tonnenleger-Fahrzeuge herausgestellt, daß in der Richtung der Geleitsmarken von Nord-Schouwen nach See zu, auf der Scheidungslinie von hell und dunkel, in der Peilung von SSW., auf 12 Faden Tiefe, das Feuer noch hell in Sicht war. Das Drehfeuer von Schouwen peilte gleichzeitig SO. z. O. und das feste Feuer von Neuesse OSO., was 3 Meilen Entfernung von dem großen Feuer von Nord-Schouwen macht.

Das Feuer von Westkapelle ist demnach jetzt in seinem verbesserten Zustande selbst bei gewöhnlicher Sichtbarkeit zum Ansegeln des Seegatts von Brouwershaven dienlich; es verdunkelt sich beim Annähern an den Banjaard, sobald man es westlicher, als SSW. in der Richtung mitten durch den genannten Kil van Banjaard, nämlich zwischen der Steinbank und den Banjaard, hat.

Die sämmtlichen Peilungen sind als abweichende zu verstehen.

Bekannt gemacht Bremen, den 16. August 1852.

№ 43.

Die Handelskammer bringt hierdurch zur öffentlichen Kunde, daß zufolge Dekret des Sup. Gouvernements der Republik **Uruguay** vom 15. Juni d. J. folgende Aenderung in dem Ausfuhrzoll für trockene und gesalzene Ochs- und Kuhhäute festgesetzt ist:

> „Trockene und gesalzene Ochs- und Kuhhäute zahlen einen Ausfuhrzoll von ¾ real Courant pr. Haut statt der früher erlegten resp. 2 und 1¾ real Courant pr. Haut, und tritt dieses Decret mit dem 30. Juni a. c. in Kraft."

Bekannt gemacht Bremen, den 19. August 1852.

№ 44.

Die Königl. Portugiesische Regierung hat durch Dekrete vom 5. Aug. d. J. verordnet

hinsichtlich Thee:

daß die Einfuhr von Thee jeder Art, woher derselbe und unter welcher Flagge er auch komme, in allen Zollstätten des festen Landes des Königreichs und der angrenzenden Inseln, wo sie jetzt zugestanden ist, sowohl zum Consum als zum Depot erlaubt sei;

daß der Zoll zum Consum 160 reis pr. Pfund und 2 reis überher', unter Aufhörung des durch Art. 1 des Decrets vom 6. August 1851 gewährten besondern Vortheils, betrage;

daß die einheimischen aus den portugiesischen Besitzungen in Asien zurückkehrenden Schiffe eine Ermäßigung von 10 pCt. in den Abgaben von Thee nur bis ult. Juli 1853 genießen;

hinsichtlich Salz:

daß der Handel mit Salz von St. Ubes Fremden wie Eingeborenen in jeder Weise und zu den Preisen, welche sie verabreden, frei stehe;

daß jedoch jedes einheimische wie fremde Schiff gehalten sei, 30 Moios Salz von dem Hospital von Nossa Senhora da Annunciada oder von dem Armenhause der Stadt St. Ubes zu kaufen und die Hafenabgaben nach dem höchsten Preise des geladenen Salzes zu zahlen.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. August 1852.

№ 45.

Einer vom Trinity house in London unterm 12. August d. J. erlassenen Bekanntmachung zufolge, sollen, um die Leuchtthürme von Ordfordneß den Schiffen von See aus zur Tageszeit leichter erkennbar zu machen, die Thürme roth angestrichen werden.

Die Gebäude um letztere werden von Neuem weiß gemalt werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 27. August 1852.

№ 46.

Einer unterm 17. Juli d. J. vom Königlich Spanischen Marine-Ministerium erlassenen Bekanntmachung zufolge sind an der Spanischen Küste drei neue Leuchtthürme errichtet worden, nämlich:

1) Leuchtfeuer auf der Spitze des Caps Machichaco.
(Provinz Biscaya.)

Vom 21. August d. J. an wird von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein, auf der Spitze des Caps Machichaco, an der Nordküste der Spanischen Halbinsel errichtetes, neues Feuer fortwährend brennen. Dieses Feuer ist 14 Meilen O. von der Spitze des Forts de la Galea, auf 43° 28′ N. Br. und 3° 22′ 50″ O. Lge. von Cadix belegen. Das Feuer besteht aus einem katadrioptischen Apparat erster Classe, nach dem Fresnel'schen Systeme, und wird ein festes Licht haben, welches von 4 zu 4 Minuten durch Blinke variirt wird. Es ist von gewöhnlicher Farbe, 285 castil. Fuß über der Meeresfläche bei Hochwasser zur Aequinoctialzeit und auf 18⅓ Meilen weit sichtbar.

2) Leuchtfeuer auf der Spitze des Forts de la Galea.
(Provinz Biscaya.)

Dieses an der Ostküste von Portugalete errichtete Feuer ist 14 Meilen O. vom Cap Machichaco entfernt und liegt auf 43° 22′ 36″ N. Br. und 3° 8′ 14″ O. Lge. von Cadix. Das Feuer besteht aus einem katadioptrischen Apparate vierter Classe, zeigt ein festes Licht von gewöhnlicher Farbe, ist 416 castil. Fuß über der Meeresfläche bei Hochwasser zur Aequinoctialzeit erhaben, 5200 castil. Fuß von der Punta de la Galea entfernt und 22,66 Meilen oder, bei nicht sehr günstiger Beschaffenheit der Atmosphäre, weniger weit sichtbar.

3) Leuchtfeuer auf dem Cap Peñas.
(Provinz Oviedo.)

Das Feuer liegt auf 43° 42′ 20″ N. Br. und 0° 22′ 28″ O. Lge. von Cadix; es ist 370 castil. Fuß über der Meeresfläche erhaben, besteht aus einem katadioptrischen Apparate erster Classe, nach dem Fresnel'schen Systeme, zeigt

ein Licht mit Verdunkelungen von 30 zu 30 Sekunden und ist bei klarem Wetter 20 Meilen weit sichtbar.

Dieses Feuer wird zuerst am 15. August d. J. brennen.

Bekannt gemacht Bremen, den 2. September 1852.

№ 47.

Der Handelskammer ist die Mittheilung geworden, daß Capitaine in Triest mehrfach in Ungelegenheiten, Zeitverlust und selbst bedeutende Geldstrafen verfallen sind, weil sie unter der Benennung „Kaufmannsgüter" an Ordre nach dort verladene Waaren brachten, die sich als Cigarren, die als Staatsmonopol nicht unter dieser Rubrik zugelassen werden können, ausgewiesen haben. Da nun nach dortigen Gesetzen die Finanzwache sich in Ermangelung des eigentlich Verantwortlichen in solchem Falle an den Capitain zu halten hat, so werden hiermit alle Rheder, Schiffsmäkler und Capitaine darauf aufmerksam gemacht, daß es sich empfiehlt, nur dann an Ordre nach Triest verladene Kaufmannsgüter anzunehmen, wenn sie ihren Inhalt kennen und demnach auch die Verantwortlichkeit dafür übernehmen können.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. September 1852.

№ 48.

Einer unter dem 1. September 1852 vom Trinity House in London in Betreff des hohen Leuchtfeuers von **South-Foreland** erlassenen Bekanntmachung zufolge ist zur Sicherheit der bei Nacht in der Nähe von **Folkstone** fahrenden Schiffe kürzlich eine Untersuchung der an der Küste von Copt Point seewärts sich erstreckenden felsigen Stellen angestellt, und zur Erleichterung der Schifffahrt in diesem Theile des Canals die verminderte Sichtbarkeit des hohen Leuchtfeuers von South-Foreland nach Norden hin, wünschenswerth gefunden worden.

Demzufolge wird an und nach dem 1. October d. J. das Licht besagten hohen Leuchtfeuers nordwärts von der Peilungslinie von W. z. S. südlich nicht sichtbar sein.

Die Capitaine von Schiffen, die mehr als 14 Fuß Tiefgang haben, sollten sich nach der alten Regel richten, bei Annäherung an die Küste das niedrigere Leuchtfeuer in Sicht zu halten; die Capitaine und Lootsen aller nicht nach dem Hafen von Folkstone bestimmten Schiffe aber sind jetzt angewiesen, sofort abzuhalten, wenn das hohe Leuchtfeuer verschwindet.

Bekannt gemacht Bremen, den 14. Septbr. 1852.

№ 49.

Einer erhaltenen Mittheilung zufolge ist das Leuchtfeuer auf dem Cerro, einem hohen Berge am Eingange des Hafens von Montevideo, wieder hergestellt worden und wird vom 16. Juli d. J. an brennen.

Dasselbe liegt auf 34° 52′ 30″ S. Br. und 49° 56′ 48″ W. Lge. von Cadix, ist 486 franz. Fuß über dem Meeresspiegel erhaben und 9 bis 10 Meilen weit sichtbar. Der Schein dieses Blinkfeuers dauert 30 Sekunden mit Verdunkelungen von $2^1/_2$ Minuten.

Bekannt gemacht Bremen, den 17. Septbr. 1852.

№ 50.

Erhaltener Mittheilung zufolge hat das Gouvernement von Uruguay unter dem 4. August d. J. die Abschaffung des Municipalzolls de 4 % ad valorem auf alle Importen decretirt, welches mit dem 18. August d. J. in Kraft tritt.

Bekannt gemacht Bremen, den 18. Septbr. 1852.

№ 51.

Einer der Handelskammer gemachten Mittheilung zufolge ist in der Republik **Peru** der früher vorhandene Unterschied für fremde und einheimische vom Auslande kommende Schiffe von mehr als 200 Tonnen Gehalt in Bezahlung des Tonnen- und Hafengeldes aufgehoben worden, sofern von der Nation, welcher das fremde Schiff angehört, das gleiche Princip befolgt wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. Septbr. 1852.

№ 52.

Das Königl. Dänische Consulat bringt zur Kenntniß der Seefahrer, daß, falls ihnen das Unglück widerfahren sollte, an der Westküste Jütlands oder an Bornholms Küsten zu stranden, und auf keine andere Weise zur Rettung der Mannschaft eine Verbindung mit dem Schiffe zu beschaffen ist, ihnen durch einen Raketen-Wurf-Apparat eine 9 Garnsleine zugeworfen werden wird. Sobald die Schiffbrüchigen diese Leine einziehen, wird eine 3½zöllige Trosse damit folgen, deren Tauende durch einen Block befestigt ist, in welchem eine dünne Leine sich dreht. Die beiden Enden dieser Leine sind am Rettungsstuhl befestigt, welcher mit seinem Ringe auf die 3½zöllige Trosse laufen kann. Die Trosse wird an Bord des Schiffes so hoch als möglich befestigt, damit der Stuhl möglicher Weise frei von der Brandung gehe. Nun kann der Stuhl durch das dünne Tau, das im Block sich dreht, welcher in der Trosse am Bord befestigt ist, auf der Trosse hin- und hergezogen werden, so daß auf diese Weise zur Rettung der Schiffbrüchigen eine Verbindung hergestellt ist.

Bekannt gemacht Bremen, den 27. September 1852.

№ 53.

Die Handelskammer bringt zur öffentlichen Kunde, daß zu **Arnish Point**, am Eingange des Hafens von **Stornoway** auf der Insel **Lewis**, Grafschaft **Ross** in **Schottland**, ein Leuchtthurm erbaut worden ist, dessen Licht von Sonnabend, den 1. Januar 1853 an, jede Nacht vom Dunkelwerden bis Tagesanbruch angezündet werden wird.

Der Leuchtthurm befindet sich 58° 11′ 28″ N. Br. und 6° 22′ 10″ W. Lge.; man peilt ihn nach dem Compaß von Chicken Head NW. und in der Distanz von 3 Seemeilen.

Das Leuchtfeuer von Stornoway wird den Seefahrern als Drehfeuer kenntlich sein, das jede halbe Minute ein helles weißes Licht zeigt. Es ist 56 Fuß über die Oberfläche des Hochwassers bei gewöhnlicher Fluth und dürfte 10 englische Meilen oder je nach der Beschaffenheit der Atmosphäre weniger weit sichtbar sein; in der Nähe betrachtet, wird unter günstigen Verhältnissen das Feuer innerhalb der Zwischenräume größter Helligkeit nicht ganz verschwinden. Es beleuchtet einen Bogen von ungefähr NNO. nach NW. bis N. ¼ N. gegen den Eingang nach Stornoway hin und einen Bogen von ungefähr SW. ¾ S. bis OSO. gegen den Hafen zu, während die zwischenliegenden Bogen maskirt sind.

Es ist ferner eine Baake auf einem von Arnish Point auslaufenden Riffe errichtet worden, gegen 200 Yards vom Leuchtthurme entfernt, auf die das Licht des Letzteren fallen wird. Von der Spitze der Baake wird ein scheinbares reflectirtes Licht von geringer Stärke bei günstigem Wetter den Schiffen beim Eingange in die Bay sichtbar sein.

Einer königlichen Verordnung vom 11. Februar 1851 zufolge wird hinsichtlich des obenerwähnten Leuchtthurms von jedem englischen und den englischen gleich gestellten fremden Schiffe 1 farthing pr. Ton in der Küstenfahrt und die doppelte Abgabe in überseeischer Fahrt, von jedem den englischen nicht gleich gestellten fremden Schiffe aber der doppelte Betrag des obigen erhoben werden, so oft sie den Leuchtthurm passiren oder von seinem Lichte Nutzen ziehen.

Bekannt gemacht Bremen, den 7. December 1852.

№ 54.

Die Handelskammer bringt hierdurch zur öffentlichen Kunde, daß in Gemäßheit des von der Regierung der Banda Oriental zu Montevideo am 27. October d. J. erlassenen Dekrets die Papiere aller nach dort bestimmten Schiffe, sowie die Pässe der nach dort gehenden Passagiere mit dem Visum des Consuls der Banda Oriental zu versehen sind.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. December 1852.

№ 55.

Nach einer Bekanntmachung des griechischen Consulats in Smyrna vom October v. J. ist eine zwischen dem nördlichen Theile der Insel Euboea (Negroponte) und der Phtiotischen Küste befindliche, der Schifffahrt gefährliche blinde Klippe durch eine auf massives Mauerwerk gestützte hohe Marmorsäule kenntlich gemacht worden.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. Januar 1853.

№ 56.

Custom-House, Galveston, Collector's Office, Januar 10. 1853.

Auf Point Bolivar, an der nördlichen Seite des Eingangs zu diesem Hafen ist auf 29° 22′ 02″ N. Br. und 94° 45′ 33″ W. Länge von Greenwich ein festes Feuer errichtet worden, welches vier und eine halbe nautische Meile von der Barre NW. ¼ W. peilt. Der Thurm ist weiß angestrichen, liegt ungefähr 75 Fuß über dem Meeresspiegel und ist bei klarem Wetter ungefähr 12 Meilen weit sichtbar.

Schiffscapitaine, welche für diesen Hafen bestimmt und mit der Küste unbekannt sind, sollten sich dem Lande in der Nähe dieses Eingangs in nicht weniger als 6 Faden Wasser nähern. Schiffe, welche außerhalb der Barre auf einen Lootsen warten müssen, sollten sich in 6½ Faden, das Feuer NW. z. W. peilend, halten, oder, wenn sie in dieser Peilung ab- und zuhalten, sich hüten, westwärts aus derselben zu kommen. Die Peilungen sind magnetisch.

W. H. Smith, Superintendant Lights.

Bekannt gemacht Bremen, den 14. Februar 1853.

№ 57.

Der Gouverneur der Prince of Wales Insel, von Singapore und Malacca hat unterm 18. December 1852 folgende Bekanntmachung erlassen:

№ 50.

Erhaltener Mittheilung zufolge hat das Gouvernement von Uruguay unter dem 4. August d. J. die Abschaffung des Municipalzolls de 4 % ad valorem auf alle Importen decretirt, welches mit dem 18. August d. J. in Kraft tritt.

Bekannt gemacht Bremen, den 18. Septbr. 1852.

№ 51.

Einer der Handelskammer gemachten Mittheilung zufolge ist in der Republik **Peru** der früher vorhandene Unterschied für fremde und einheimische vom Auslande kommende Schiffe von mehr als 200 Tonnen Gehalt in Bezahlung des Tonnen- und Hafengeldes aufgehoben worden, sofern von der Nation, welcher das fremde Schiff angehört, das gleiche Princip befolgt wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. Septbr. 1852.

№ 52.

Das Königl. Dänische Consulat bringt zur Kenntniß der Seefahrer, daß, falls ihnen das Unglück widerfahren sollte, an der Westküste Jütlands oder an Bornholms Küsten zu stranden, und auf keine andere Weise zur Rettung der Mannschaft eine Verbindung mit dem Schiffe zu beschaffen ist, ihnen durch einen Raketen-Wurf-Apparat eine 9 Garnsleine zugeworfen werden wird. Sobald die Schiffbrüchigen diese Leine einziehen, wird eine 3½zöllige Trosse damit folgen, deren Tauende durch einen Block befestigt ist, in welchem eine dünne Leine sich dreht. Die beiden Enden dieser Leine sind am Rettungsstuhl befestigt, welcher mit seinem Ringe auf die 3½zöllige Trosse laufen kann. Die Trosse wird an Bord des Schiffes so hoch als möglich befestigt, damit der Stuhl möglicher Weise frei von der Brandung gehe. Nun kann der Stuhl durch das dünne Tau, das im Block sich dreht, welcher in der Trosse am Bord befestigt ist, auf der Trosse hin- und hergezogen werden, so daß auf diese Weise zur Rettung der Schiffbrüchigen eine Verbindung hergestellt ist.

Bekannt gemacht Bremen, den 27. September 1852.

№ 53.

Die Handelskammer bringt zur öffentlichen Kunde, daß zu **Arnish Point**, am Eingange des Hafens von **Stornoway** auf der Insel **Lewis**, Grafschaft **Ross in Schottland**, ein Leuchtthurm erbaut worden ist, dessen Licht von Sonnabend, den 1. Januar 1853 an, jede Nacht vom Dunkelwerden bis Tagesanbruch angezündet werden wird.

Der Leuchtthurm befindet sich 58° 11′ 28″ N. Br. und 6° 22′ 10″ W. Lge.; man peilt ihn nach dem Compaß von Chicken Head NW. und in der Distanz von 3 Seemeilen.

Das Leuchtfeuer von Stornoway wird den Seefahrern als Drehfeuer kenntlich sein, das jede halbe Minute ein helles weißes Licht zeigt. Es ist 56 Fuß über die Oberfläche des Hochwassers bei gewöhnlicher Fluth und dürfte 10 englische Meilen oder je nach der Beschaffenheit der Atmosphäre weniger weit sichtbar sein; in der Nähe betrachtet, wird unter günstigen Verhältnissen das Feuer innerhalb der Zwischenräume größter Helligkeit nicht ganz verschwinden. Es beleuchtet einen Bogen von ungefähr NNO. nach NW. bis N. ¼ N. gegen den Eingang nach Stornoway hin und einen Bogen von ungefähr SW. ¾ S. bis OSO. gegen den Hafen zu, während die zwischenliegenden Bogen maskirt sind.

Es ist ferner eine Baake auf einem von Arnish Point auslaufenden Riffe errichtet worden, gegen 200 Yards vom Leuchtthurme entfernt, auf die das Licht des Letzteren fallen wird. Von der Spitze der Baake wird ein scheinbares reflectirtes Licht von geringer Stärke bei günstigem Wetter den Schiffen beim Eingange in die Bay sichtbar sein.

Einer königlichen Verordnung vom 11. Februar 1851 zufolge wird hinsichtlich des obenerwähnten Leuchtthurms von jedem englischen und den englischen gleich gestellten fremden Schiffe 1 farthing pr. Ton in der Küstenfahrt und die doppelte Abgabe in überseeischer Fahrt, von jedem den englischen nicht gleich gestellten fremden Schiffe aber der doppelte Betrag des obigen erhoben werden, so oft sie den Leuchtthurm passiren oder von seinem Lichte Nutzen ziehen.

Bekannt gemacht Bremen, den 7. December 1852.

№ 54.

Die Handelskammer bringt hierdurch zur öffentlichen Kunde, daß in Gemäßheit des von der Regierung der Banda Oriental zu Montevideo am 27. October d. J. erlassenen Dekrets die Papiere aller nach dort bestimmten Schiffe, sowie die Päffe der nach dort gehenden Passagiere mit dem Visum des Consuls der Banda Oriental zu versehen sind.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. December 1852.

№ 55.

Nach einer Bekanntmachung des griechischen Consulats in Smyrna vom October v. J. ist eine zwischen dem nördlichen Theile der Insel Euboea (Negroponte) und der Phtiotischen Küste befindliche, der Schifffahrt gefährliche blinde Klippe durch eine auf massives Mauerwerk gestützte hohe Marmorsäule kenntlich gemacht worden.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. Januar 1853.

№ 56.

Custom-House, Galveston, Collector's Office, Januar 10. 1853.

Auf Point Bolivar, an der nördlichen Seite des Eingangs zu diesem Hafen ist auf 29° 22′ 02″ N. Br. und 94° 45′ 33″ W. Länge von Greenwich ein festes Feuer errichtet worden, welches vier und eine halbe nautische Meile von der Barre NW. ¼ W. peilt. Der Thurm ist weiß angestrichen, liegt ungefähr 75 Fuß über dem Meeresspiegel und ist bei klarem Wetter ungefähr 12 Meilen weit sichtbar.

Schiffscapitaine, welche für diesen Hafen bestimmt und mit der Küste unbekannt sind, sollten sich dem Lande in der Nähe dieses Eingangs in nicht weniger als 6 Faden Wasser nähern. Schiffe, welche außerhalb der Barre auf einen Lootsen warten müssen, sollten sich in 6½ Faden, das Feuer NW. z. W. peilend, halten, oder, wenn sie in dieser Peilung ab- und zuhalten, sich hüten, westwärts aus derselben zu kommen. Die Peilungen sind magnetisch.

W. M. Smith, Superintendant Lights.

Bekannt gemacht Bremen, den 14. Februar 1853.

№ 57.

Der Gouverneur der Prince of Wales Insel, von Singapore und Malacca hat unterm 18. December 1852 folgende Bekanntmachung erlassen:

Auf der s. g. 2½ Faden Bank, am westlichen Eingange der Straße von Malacca, ist in 4 Faden niedrigem Wasser zur Springzeit, ungefähr 100 Yards nördlich von der Tonne, ein Leuchtschiff geankert, welches ein festes einfaches, 7 Meilen um den Horizont herum sichtbares Feuer zeigt. Folgende Peilungen wurden pr. Azimuthal-Compaß genommen:

Parcelar Hill .... S. 83. 40 O.
False Parcelar Hill .... N. 49. 20 O.
Bäume auf dem niedrigen Lande der Callam-Inseln am Horizont ganz sichtbar, das Auge des Beobachters 12 Fuß über dem Wasserspiegel .... N. 85. 20 O.

Oestlich und westlich sollten sich die Schiffe dem Leuchtschiffe innerhalb einer Meile auf jeder Seite nicht nähern, indem daselbst Ueberstürze (overfalls) von 3 und 4 Faden mit 5, 6 und 7 Faden Wasser zwischen denselben auf den Endspitzen der Bank vorhanden sind.

Nördlich und südlich vom Leuchtschiffe sind innerhalb einer halben Meile 9, 10 und 12 Faden Wasser.

Schiffe, welche Parcelar Hill O. ¼ S. halten, werden die Bank genau südlich, so wie in der Peilung von O. ¾ S. genau nördlich lichten.

Das Feuer wird von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang gezeigt.

Eine Maroon (Art Feuerwerk) oder Fackel wird auf dem Fockraa-Arm um 10 Uhr Abends und 2 Uhr Morgens abgebrannt.

Ein Blaufeuer wird um 8 Uhr Abends, um Mitternacht und um 4 Uhr Morgens abgebrannt.

Während des Tages wird eine rothe Flagge mit weißem Anker darin aufgehißt.

Bekannt gemacht Bremen, den 17. Februar 1853.

№ 58.

Leuchtfeuer am Eingange zum neuen Hafen von Neapel.

Einer Bekanntmachung der englischen Admiralität vom 7. Februar d. J. zufolge, hat die neapolitanische Regierung bekannt gemacht, daß am 1. November v. J. ein neues kleines Leuchtfeuer auf dem äußersten Ende des südlichen Hafendammes, welcher den Porto militare von Neapel bildet, errichtet worden ist. Es ist ein festes Feuer mit Blinken in Zwischenräumen von 3 Minuten, befindet sich 36 Fuß über niedrigem Meeresspiegel und ist bei schönem Wetter 10 englische Meilen weit sichtbar.

Das Feuer peilt S. ¾ O. magnetisch und ist 250 Faden von dem Gran Faro oder Hauptfeuer entfernt, welches auf dem Bug des angrenzenden Dammes des Porto mercantile befindlich, ein Drehfeuer mit Verdunkelungen von 2 Minuten zeigt. Außerdem peilt das neue Feuer S. z. W. ½ W. 296 Faden von dem kleinen festen rothen Feuer, welches auf dem Ende des mercantilischen Hafendammes steht.

Der Eingang des Porto militare liegt ONO. und zwar zwischen den beiden letzterwähnten Feuern und dem neuen, und ist ungefähr 220 Faden breit; um bei Nacht einzulaufen, behaupte man das neue Feuer an der Hafen- oder der linken Seite, und in nicht geringerer Distanz als 20 Faden, um der seichten Stelle zu entgehen, welche sich von der Spitze des Hafendammes nach Osten hin erstreckt, und hole das Schiff, wenn das Feuer W. ½ S. peilt, schleunigst nach Westen.

Um in den Porto mercantile einzulaufen, muß man die beiden glänzenden Feuer westwärts behalten und so steuern, daß man um das rothe herum in den Hafen holen könne, woselbst man sich vorsehen muß, wegen der engen Einfahrt schnell ankern zu können.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. Februar 1853.

№ 59.

Einer Bekanntmachung des Superintendent (Oberaufseher) der Marine zu Fort William vom 7. December v. J. zufolge ist 3 Meilen S80. von den South Rocks, welche auf den Karten unweit des südlichen Endes der mittleren Bolongo-Insel an der Küste von Arracan verzeichnet sind, ein anderer Felsen (rock) entdeckt worden.

Schiffer, welche die Küste befahren, werden gewarnt, sich den South Rocks innerhalb der angegebenen Entfernung nicht zu nähern.

Bekannt gemacht Bremen, den 18. März 1853.

№ 60.

Einer Bekanntmachung der Admiralität vom 19. Februar d. J. zufolge hat dieselbe von ihrem Naval Surveyor auf dem Cap der guten Hoffnung einen Bericht über die Entdeckung eines versunkenen Riffs in der False Bay erhalten, welches sich 15 Fuß unter dem niedrigen Wasserspiegel zur Springzeit befindet.

Dasselbe peilt pr. Compaß NNO. ½ O. von den Roman Rocks ungefähr 1½ Kabellänge und NO. ½ N. von dem Leuchtschiffe eine Kabellänge.

Bekannt gemacht Bremen, den 12. April 1853.

№ 61.

Zufolge einer Bekanntmachung der k. k. österreichischen Central-Seebehörde zu Triest vom 5. April d. J. werden daselbst die aus einer Gegend Asiens, Afrikas oder Australiens ankommenden Schiffe, welche keinen reinen von der Behörde einer europäischen Macht ausgestellten Gesundheitspaß besitzen, fortan einer Quarantaine von nur 24 Stunden, statt bisher von 5 Tagen unterworfen sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 26. April 1853.

№ 62.

Laut Bekanntmachung des Trinity House vom 21. April wird, da der hervorragende Theil des Blacktail Sand steil aufläuft (und zwar an der wichtigen Stelle, wo die den westlichen Theil des Swin Channel passirenden Schiffe zu wenden pflegen), beabsichtigt, um Schiffe während der Nachtzeit, wo die Boye nicht deutlich gesehen werden möchte, vor dem Festrathen daselbst wirksam zu schützen, das Maplin-Leuchtfeuer so zu maskiren, daß es nicht mehr nördlich einer Linie von dem Blacktail Spit nach dem SO. Maplin und den Maplin-Bojen sichtbar sein wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 12. Mai 1853.

№ 63.

Einer Bekanntmachung des Superintendenten der Leuchtfeuer zu Galveston zufolge ist am Ostende der Matagorda-Insel beim Eingange in die Matagorda-Bay ein Drehfeuer errichtet worden, dessen Thurm weiß angestrichen und ¾ nautische Meilen von der Barre entfernt ist. Das Feuer befindet sich 72 Fuß über dem Meeresspiegel und verdunkelt sich alle 2¾ Minuten.

Die ungefähre Lage des Thurmes ist 28° 19′ 30″ N. Br. und 96° 22′ W. Lge. von Greenwich. Schiffe, für die Matagorda-Bay bestimmt, welche außerhalb auf einen Lootsen warten, sollten auf 7 Faden, das Feuer WNW. peilend, beidrehen.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. Mai 1853.

№ 64.

Die Königlich Großbritannische Regierung hat unterm 18. Mai d. J. bekannt gemacht, daß an der spanischen Küste drei neue Leuchtfeuer errichtet sind, deren Bezeichnung folgende ist:

1. Drehfeuer auf **Cap Finisterre**.
(Küste von Galizien, Atlant. Meer.)

Am 1. Juni d. J. wird auf der Südspitze von Cap Finisterre auf 42° 52′ 45″ N. Br. und 9° 20′ 14″ W. Lge. von Greenwich ein Drehfeuer gezeigt werden, welches jede halbe Minute in einer Höhe von 474 Fuß über dem Meeresspiegel und bei klarem Wetter in der Entfernung von ungefähr 24 englischen Meilen sichtbar sein wird.

2. Weißes festes Feuer auf den **Sisargas Islets**.
(Küste von Galizien, Atlant. Meer.)

Von dem 29. Juli d. J. an wird von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein neues auf der zweiten, vom äußersten Westen gerechnet, nördlich hervorragenden Spitze der Isla Mayor, errichtetes Feuer brennen. Dasselbe liegt auf 43° 21′ 50″ N. Br. und 2° 37′ 57″ W. Lge. von Cadiz, gehört zur vierten katadioptrischen Ordnung und ist ein weißes festes, von vier zu vier Minuten durch rothe Blinke variirtes Licht. Das Feuer befindet sich 391,7 castil. Fuß über dem mittleren Meeresspiegel, beschreibt eine Tangente von 21,6 Seemeilen, kann aber, da der Lichtstrahl der erwähnten Leuchtfeuerordnung nicht entspricht, nur halb so weit deutlich gesehen werden.

3. Blinkfeuer auf **Cap Creux**.
(Küste von Catalonien, Mittelländ. Meer.)

Am 20. Juli d. J. wird auf Cap Creux, auf dem Fundamente eines alten Thurmes, welcher beseitigt worden ist, 42° 18′ 45″ N. Br. und 3° 14′ 21″ O. Lge. von Greenwich, ein Leuchtfeuer errichtet werden, welches alle 3 Minuten durch Blinke variirt wird. Seine Entfernung von der Seeküste in genau östlicher Richtung beträgt 550 yards; 903 yards von jener Küste in gleicher Richtung liegt die kleine Insel Masa de Oro. Die Entfernung des Leuchtfeuers in nördlicher Richtung beträgt 516 yards und 535 yards von der südlichen Küste.

Das Feuer wird 289 Fuß über dem Meeresspiegel liegen und 5 geographische Meilen weit sichtbar sein. Es ist das letzte oder östlichste Feuer an der spanischen Küste.

4. Feuer von **Alhucemas**.
(Mittelländ. Meer, Afrikanische Küste.)

Vom 1. August v. J. an brennt von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang auf dem Wachtthurme (Torre vigia) der Festung Alhucemas, dem höchsten Punkte des Forts, ein festes Feuer von weißem Lichte, welches von zwei großen Laternenarmen, deren jeder fünf Flammen hat, gebildet und von einem metallenen Spiegel zurückgeworfen wird.

Die Höhe desselben über dem Meeresspiegel beträgt 135 castil. Fuß und dessen Sichtbarkeit ungefähr 9 Seemeilen.

Bekannt gemacht Bremen, den 13. Juni 1853.

№ 65.

Erhaltener Mittheilung zufolge hat die Königlich Großbritannische Admiralität unterm 6. Mai d. J. bekannt gemacht, daß die neapolitanische Regierung an drei Leuchtfeuern der nördlichen sicilianischen Küste folgende Veränderungen vorgenommen hat.

1) Zu **Palermo**. Das feste Feuer auf dem Hafendamme wird jetzt durch Blinke alle 2 Minuten varirt. Es liegt 92 Fuß über der Meeresfläche.

2) Auf **Cap Milazzo**. Das frühere Drehfeuer ist jetzt ein festes Feuer. Seine Höhe beträgt 288 Fuß über dem Meeresspiegel.

3) Das feste Feuer auf **Cap Faro** wird jetzt durch Blinke alle 3 Minuten variirt. Es liegt 72 Fuß über dem Meeresspiegel.

Bekannt gemacht Bremen, den 13. Juni 1853.

№ 66.

Die Königlich Großbritannische Admiralität hat unterm 9. Mai d. J. bekannt gemacht, daß jetzt auf Isabel Point, Brazos Santiago, Texas, auf 26° 7′ N. Br. und 97° 16′ W. Lge. von Greenwich ein festes Leuchtfeuer errichtet ist.

Der Thurm ist weiß, die Kuppel und Laterne schwarz angestrichen.

Vom Verdecke eines Dampfschiffes aus kann man das Leuchtfeuer in der Entfernung von 11 englischen Meilen (miles) von der Barre sehen und, wenn es W. z. N. (magnetisch) peilt, sich demselben auf diesem Course in 8 Faden Wasser nähern. Es ist 15 engl. Meilen in allen Richtungen seewärts sichtbar; aber die Beschaffenheit der Küste macht es nothwendig, bei dem Abhalten auf das Feuer vorsichtig zu sein.

Um den Einlauf des Hafens zu bezeichnen, wird auf der Südspitze von Padre Island ein Baakenfeuer errichtet werden, und in der Entfernung von 10 engl. Meilen von der Barre bei klarem Wetter sichtbar sein. Die Baake ist ein bewegliches Gerüst, schwarz angestrichen, bei Tage deutlich zu erkennen, und befindet sich auf 26° 6′ N. Br. und 97° 12′ W. Lge.

Bekannt gemacht Bremen, den 13. Juni 1853.

№ 67.

Das Trinity House in London hat unterm 7. Juni d. J. bekannt gemacht, daß die unterseeischen Drähte des electrischen Telegraphen von Orfordneß nach Holland OSO. von dem hohen Leuchtthurm zu Orfordneß liegen und mit dem Leuchtthurme sowie mit den hohen Bäumen zu Gedgrave WNW. peilen; sowie ferner, daß es wünschenswerth ist, daß die Schiffe auf solchen Marken oder Peilungen nicht ankern, damit dadurch der electrische Draht nicht beschädigt werde oder die Schiffe ihre Anker verlieren.

Bekannt gemacht Bremen, den 20. Juni 1853.

№ 68.

Die Handelskammer bringt hiedurch zur öffentlichen Kunde, daß bei dem in der Nähe von Blexum gesunkenen Fahrzeuge eine schwarze Tonne, mit „Wrack“ bezeichnet, ausgelegt worden ist. Die Tonne liegt in 5 Fuß bei niedrigem Wasser an der Ostseite des Wracks, den Thurm von Blexum WNW. peilend. Bei niedrigem Wasser bleibt auf dem Wrack nur 1 Fuß Tiefe. Fahrzeuge, welche diese Stelle zu passiren haben, müssen ostwärts der Tonne segeln.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. Juni 1853.

№ 69.

Das Trinity House in London hat unterm 28. Juni d. J. bekannt gemacht, daß die Richtung, in welcher der unterseeische Telegraph von South Foreland nach Belgien gelegt worden, O. z. S. (pr. Compaß) ist und die Leuchtthürme von South Foreland in einer Linie W. z. N. peilt. Diese Richtung geht bis außerhalb der Strömung von Goodwin Sand, etwa eine mile südwärts von

dem South Sand Head Leuchtschiff vorbei und sodann durchschnittlich in einer OSO. Richtung nach den Flämischen Bänken hinüber.

Die Seefahrer werden daher darauf aufmerksam gemacht, daß es wünschenswerth ist, daß Schiffe nicht in diesem Merk oder dieser Peilung ankern, da sie sonst die Telegraphenlinie beschädigen oder ihre Anker verlieren.

Bekannt gemacht Bremen, den 13. Juli 1853.

№ 70.

Vom 1. Februar d. J. an werden an der Mündung der Bai von Manila zwei Leuchtfeuer nach dem prismatischen linsenförmigen System jede Nacht brennen, deren eins auf der Corregidor-Insel und das andere auf Pulo Caballo erbaut ist. Folgendes sind die näheren Bezeichnungen:

Drehfeuer 2. Ordnung auf der Spitze der Corregidor-Insel.

Geographische Lage.

Breite auf dem Thurme beobachtet.................. 14° 23′ 5″ N.
Oestliche Länge von Cadiz........................126° 51′ 8″

Beschreibung des Leuchtfeuers.

1) Erhöhung des Bodens über dem Meeresspiegel, barometrisch und geometrisch bestimmt.................. 644 castil. Fuß
Erhöhung des Mittelpunktes des Lichtes über dem Boden 55 „ „
Erhöhung des Lichtes über dem Meeresspiegel........ 699 castil. Fuß
2) Das Leuchtfeuer ist ein Blinkfeuer von weißem Lichte mit Verdunkelungen von Minute zu Minute.
3) Die Sichtbarkeit beträgt nach dem Berichte des Erbauers, Mr. Lepaute, 40 Seemeilen.
4) Die Helligkeit ist gleich 24,000 gewöhnlichen Lichtern.

Die von dem Leuchtthurm aus von den bemerkenswerthesten Punkten nach der Binnen- und Außenseite der Bai hin genommenen Peilungen sind folgende:

1. Quadrant.

Die Spitze von Caucaben	N. 10° 0.
Punta Locani	N. 17° 0.
Der Thurm der Cathedrale von Manila	N. 65° 0.
Punta de Sangley de Cavite	N. 72° 0.
Der Mittelpunkt des Erdgeschosses von S. Nicolas	N. 75° 0.
Die Buri-Spitze auf der Insel Corregidor	N. 85° 0.

2. Quadrant.

Oestliche Spitze und der Telegraph von Pulo Caballo	S. 76° 0.
Die kleine Insel Fraile	S. 33° 0.
Punta Cayunno auf der Küste von Marigondon	S. 30° 0.
Die kleine Insel Carabao	S. 19° 0.
Punta de Limbones	S. 6° 0.

Außerhalb der Bai.

3. Quadrant.

Punta de Fuegos	S. 3° W.
Die Mitte der kleinen Insel Fortun mit der Spitze von Calavite auf Mindoro und der östlichen Spitze der Insel Golo in eins deren Entfernung vom Leuchtthurm, resp. Fortun 20 Seemeilen, Golo 4½ und Punta Calavite 57 Seemeilen beträgt	S. 15° W.
Die Mitte des Hügels der Insel Ambil (39 Seemeilen entfernt)	S. 25° W.
Die offene Ansicht der Meerenge, welche die Inseln Luban und Cabras bilden, deren letztere in nordwestlicher Richtung von der ersteren und 41 Seemeilen vom Leuchtthurm liegt....	S. 36° W.
Die Düne Monja, 3 Seemeilen vom Leuchtthurm	S. 86° W.

4. Quadrant.

Die Spitze von Hornos und die von Lechones in eins .... N. 72° W.
Der Thurm der Kirche von Marivéles im Innern des Hafens gleichen Namens .... N. 55° W.
Die Spitze von S. Miguel .... N. 52° W.

Leuchtthurm 4. Ordnung und festes Feuer auf der kleinen Insel **Pulo Caballo.**

Pulo Caballo ist eine sehr steile und kleine Insel, welche von dem Leuchtfeuer der Corregidor-Insel weniger als 1 Legua und südwärts von der östlichen und inneren Spitze derselben weniger als 2 Seemeilen entfernt liegt. Auf dieser Strecke befindet sich eine gefährliche Untiefe, welche nur von Fischerböten passirt werden kann. Das auf Pulo Caballo errichtete Leuchtfeuer 4. Ordnung, ebenfalls von Herrn Lepaute aus Paris erbaut, dient dazu, die Schiffe vor der Gefahr zu sichern, zwischen die Inseln Corregidor und Pulo Caballo zu gerathen.

Kennzeichen dieses Leuchtfeuers.

1) Erhöhung des Bodens über dem Meeresspiegel........444 castil. Fuß,
Erhöhung des Feuers über dem Boden auf seinem Piedestal 6 „ „
Ganze Erhöhung......450 castil. Fuß.
2) Die Strahlenweite dieses Feuers beträgt, nach Herrn Lepaute, 9 Seemeilen.
3) Dasselbe umfaßt einen Bogen von 200 Grad, von O. nach W., mit der Fronte gegen S., so daß die Schiffe, sobald sie sich innerhalb Pulo Caballo auf der Binnenseite der Bai befinden, dieses Hülfsfeuer aus dem Gesichte verlieren und vermittelst des großen Feuers von Corregidor bis in die Nähe des Ankerplatzes der Stadt Manila, dem Revier gegenüber, gelangen werden.
4) In S. 15° O. von Pulo Caballo befindet sich die kleine Insel Fraile, 3½ Seemeilen entfernt, und wird das kleine Leuchtfeuer auch dazu dienen, bei dunklen Nächten die mittlere Entfernung mit Sicherheit zu halten.
5) Sowohl Pulo Caballo als der kleinen Insel Fraile kann man sich mit Sicherheit auf ½ Seemeile nähern, jedoch ist es besser, der starken Strömungen halber die Mitte des Fahrwassers zu halten.

Die von dem kleinen Leuchtthurm von Pulo Caballo aus von verschiedenen bemerkbaren Punkten nach der Binnen- und Außenseite der Bai hin genommenen Peilungen sind folgende:

Die kleine Insel Fraile .... S. 15° O.
Punta Limbenos.. S.
Die Insel Carabao .... S. 3° W.
Punta de Fuegos .... S. 12° W.
Die südliche Spitze von Corregidor in eins mit der Düne Monja S. 83° W.

Bemerkung. Die nach NO. nur wenige Minuten betragende Mißweisung ist unbeträchtlich.

Manila, Januar 18. 1853.

(gez.) **Antonio de Urbiztondo.**

Bekannt gemacht Bremen, den 19. Juli 1853.

№ 71.

Die Königlich Großbritannische Regierung hat bekannt gemacht:

1) Daß der durch einen Orkan im Jahre 1846 zerstörte Leuchtthurm auf **Sand Cay** (Florida Riff) wieder erbaut worden ist, und das Feuer im Laufe des Monats Juni wieder brennen werde.

Der Leuchtthurm hat eine Cylinderform, ruht aber auf einem von 17 eisernen Säulen getragenen Quadrate. Das Ganze erhebt sich 121 Fuß über dem niedrigen Wasserspiegel und ist, mit Ausnahme der Laterne, welche weiß gemalt ist, schwarz angestrichen.

Das Feuer ist ein festes, durch Blinke varirt, und zwar so, daß eine Minute hindurch ein helles beständiges Licht sich zeigt, sodann in der nächsten Minute ein heller Blink von 10 Secunden Dauer, den Verdunkelungen von 25 Secunden Dauer vorangehen und folgen.

Das Feuer liegt auf 24° 27′ 9″ N. Br. und 81° 52′ 43″ W. Lge. von Greenwich, und wird, da es sich ungefähr 100 Fuß über der Meeresfläche zur Zeit des Hochwassers befindet, bei klarem Wetter in der Entfernung von 16 Seemeilen, dem 15 Fuß über dem Wasserspiegel befindlichen Auge des Beobachters sichtbar sein.

2) Daß auf der Landspitze **Sorello,** unweit **Cap Granitola,** an der Südküste von Sicilien, auf 37° 33′ 50″ N. Br. und 12° 37′ 36″ O. Lge. von Greenwich am 20. Juni d. J. ein festes Feuer, welches alle 3 Minuten durch Blinke varirt wird, errichtet ist.

Das Feuer liegt 87 Fuß über dem Meeresspiegel und wird bei klarem Wetter vom Decke eines mittelmäßig großen Schiffes 14 Seemeilen weit sichtbar sein.

3) Daß die an dem Leuchtfeuer von **Oxö,** vor dem Eingange von Christiania, beabsichtigten Veränderungen vollendet sind, und dasselbe vom 16. Juli d. J. an wieder angezündet werden wird.

Das Leuchtfeuer, welches von nun an ein festes Feuer zweiter Classe sein wird, liegt 135 Fuß über dem Meeresspiegel und auf 58° 3′ 25″ N. Br. und 8° 6′ 35″ O. Lge. von Greenwich. Seine Sichtbarkeit beträgt 18 englische Seemeilen.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. August 1853.

№ 72.

Der Gouverneur von Malta hat unterm 22. September d. J. bekannt gemacht, daß der kürzlich auf Cap Giordan, Insel Gozo, errichtete Leuchtthurm am 15. October und jede folgende Nacht leuchten und dessen Drehfeuer einmal in jeder Minute sichtbar sein wird.

Der Bericht über die Lage dieses Leuchtthurms lautet wie folgt:

Drehfeuer auf **Cap Giordan,** Gozo (bei Malta).

Dasselbe befindet sich an der Küste des Caps, eine gute halbe Seemeile von dem westlichen Ende eines Stückes flachen Landes und beinahe zwei Seemeilen östlich von Cap St. Demetri und liegt nach Raper's Breiten- und Längenbestimmung des Caps St. Demetri auf 36° 4′ Br. und 14° 10′ Lge.

Die Erhöhung über dem Meeresspiegel beträgt 400 Fuß und würde dasselbe demnach 24 Seemeilen weit sichtbar sein.

Die Umdrehung erfolgt einmal in jeder Minute.

Dasselbe ist einem Schiffe auf einem ununterbrochenen Bogen des Horizonts von 253° (nämlich von S. 49° W. [magnetisch] nach Norden herum bis S. 58° O.) bis innerhalb 3 Seemeilen von der Küste und in vielen Fällen bis nahe der Küste sichtbar. In größerer Entfernung von der Küste wird man dasselbe südwärts und westwärts der Inseln soweit nach der linken Seite herum S. 8° O. sehen, aber bemerken, daß zwischen S. 49° W. und S. 8° O. hie und da dasselbe vom Lande verdunkelt wird.

Die nach Malta bestimmten westwärts kommenden Schiffe sehen die Insel Gozo oft an Backbordsseite, wenn sie dieselbe an Steuerbordsseite zu sehen vermutheten, hauptsächlich bei NW.-Winde; dies rührt von zwei Ursachen her, erstens von der südöstlichen Strömung und zweitens von der Voraussetzung, daß die Variation des Compasses 1 $\frac{1}{2}$ Striche betrage, während sie nur $13\frac{1}{2}$° oder kaum $1\frac{1}{4}$ Striche beträgt.

Das Feuer, südwärts von OSO. gehalten, führt nordwärts vom Gipfel des Caps St. Demetri.

Man fahre längs der Nordseite von Gozo, welche vollkommen zugänglich ist, in je dem Winde und Meere entsprechender Entfernung, bis das Feuer von St. Elmo in Sicht kommt, welches man zuerst SSO. ¾ O. peilen wird, alsdann hole man nach und nach südwärts.

Auf Ball's Bank sind 6 Faden Wassertiefe und bei schlechtem Wetter steht dort, wie berichtet wird, eine Brandung, zu anderen Zeiten kann ein Schiff darüber fahren; sobald Cap Giordans Leuchtfeuer in Sicht gehalten wird, hat man weiten Spielraum (berth).

Dasselbe Feuer, NW. z. W. in Sicht gehalten, wird vor der Insel Malta bis auf 4 oder 6 Seemeilen, je nach der Entfernung vom Feuer, frei halten.

Das Feuer von St. Elmo klärt südlich die St. Georges-Klippe und kann man vermittelst desselben auf dieser Peilung nach dem Hafen Valletta fahren.

Als Tagmarke wird Zabbar Gate, das höchste Gebäude auf der Cottonera Linie, in Linie mit dem östlichen Winkel des Forts St. Elmo S. 5 O. dienen.

Wenn man unweit Valetta anhält, um das Tageslicht abzuwarten, wird man von der Monsciar-Klippe für keine Klasse Schiffe irgendwie Gefahr zu befürchten haben, so lange das Feuer von St. Elmo in Sicht gehalten wird.

Einem 40 Fuß hoch stehenden Beobachter (oder vom Poop-Deck eines Schiffes ersten Ranges) wird das Feuer landwärts auf N. 42° W. sichtbar werden und dieses wird die Monsciar-Klippe auf 3 Kabellängen klären.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. October 1853.

№ 73.

Die Königlich Spanische Regierung hat unterm 24. August d. J. eine Bekanntmachung, neue Leuchtfeuer betreffend, erlassen, deren Details folgende sind:

1. Leuchtfeuer auf der Insel **Salvora** (Arosa-Mündung).
(Provinz Pontevedra.)

Vom 19. October an wird auf der Südspitze der Salvore-Insel, auf 42° 27′ 50″ N. Br. und 2° 48′ 7″ W. Lge. von Cadix, ein festes, durch rothe Blinke alle zwei Minuten variirtes Feuer vierter Ordnung brennen. Dasselbe liegt 90 castil. Fuß über dem Meeresspiegel, beschreibt eine Tangente von 10,4 Seemeilen, kann aber in größerer oder geringerer Entfernung, je nach dem Zustande der Atmosphäre und dem Standpunkte des Beobachters, gesehen werden.

2. Leuchtfeuer auf der Insel **Arosa**.

Vom 19. October an wird auf der s. g. Caballo Spitze der Insel Arosa, auf 42° 34′ 8″ N. Br. und 2° 39′ 42″ W. Lge. von Cadix, ein festes Feuer vierter Ordnung, welches 42 castil. Fuß über dem Meeresspiegel liegt, brennen. Dasselbe beschreibt eine Tangente von 7,1 Seemeilen, kann aber den Umständen nach weiter oder näher gesehen werden.

3. Leuchtfeuer auf den **Cies**-Inseln.

Vom 19. November d. J. an wird auf der Spitze des Berges Faro, dem südlichsten hervorragenden Punkte der mittleren Insel, auf 42° 12′ 23″ N. Br. und 2° 41′ 50″ W. Lge. von Cadix, ein Feuer zweiter Ordnung mit Verdunkelungen von Minute zu Minute brennen. Dasselbe liegt 650 castil. Fuß über dem Meeresspiegel und beschreibt eine Tangente von 31 Seemeilen, wird aber den Umständen nach mehr oder minder weit sichtbar sein.

4. Leuchtfeuer auf **Castro-Urdiales** (Provinz Santander).

Vom 19. November d. J. an wird auf dem südöstlichen großen Thurme des Castells Santa Ana, auf 43° 24′ 10″ N. Br. und 2° 56′ 10″ O. Lge. von Cadix, ein festes, durch rothe Blinke von drei zu drei Minuten variirtes Feuer

fünfter Ordnung brennen. Dasselbe liegt 143 castil. Fuß über dem Meeresspiegel, und die Felsen, auf welchen die Einsiedelei Santa Ana belegen ist, erstrecken sich 318 Fuß nach SO. hin. — Das Feuer erleuchtet einen Bogen des Horizonts von 270 Graden und beschreibt eine Tangente von 13 Seemeilen, wird aber den Umständen nach in größerer oder geringerer Entfernung sichtbar sein.

Ferner werden diejenigen Schiffe, welche den Hafen von **Ferrol** einlaviren wollen und vice versa, auf eine daselbst entdeckte Klippe aufmerksam gemacht, welche Caballiño benannt und pr. Compaß folgendermaßen peilt:

Der südöstliche Winkel vom Castell S. Felipe .... N. 71° O.
Der südliche Winkel vom Castell S. Carlos.......... N. 14° W.
Der nordwestliche Winkel vom Castell S. Martin..... N. 85° O.

Entfernung von der nächsten Küste 43 Klafter (brazas) à 2 castil. varas.

Von der Caballiño- nach der Cabalo-Klippe hin befindet sich ein Canal von 37 Klaftern (brazas), und nächst diesem finden sich um die Caballiño-Klippe herum 9 bis 18 Fuß Wasser. Letztere ist kreisförmig, deren Durchmesser beträgt ungefähr 7 Fuß. Bei niedrigem Wasser wird ihr oberer Theil trocken gelegt und kommt das Seegras, welches dasselbe bedeckt, alsdann zu Gesicht. Auf S. 56° O. nach der Magnetnadel befindet sich die Cabalo-Klippe, welche aus drei vereinigten Felsenmassen gebildet und deren hervorragendste nordwestliche Spitze an der oberen Seite tafelförmig ist. Die ganze Masse ist fast kreisförmig und bildet in der Richtung nach der Caballiño-Klippe hin einen kleinen Ankerplatz, wenn man die Entfernung zwischen der Cabalo- und Caballiño-Klippe genau kennt. Diese Gruppe erhebt sich 8 Fuß über die Oberfläche, und erstreckt sich von SO. nach NW. nahe an 24 Fuß. Die Variation der Magnetnadel ist dieselbe des Seekartenbuchs oder 23° 40′ NW.

Bekannt gemacht Bremen, den 5. November 1853.

№ 74.

Veränderungen der Leuchtfeuer an der norwegischen Küste.

Die Königlich Norwegische Regierung hat bekannt gemacht, daß die Veränderungen mit den Leuchtfeuern zu Lindesnäs und Lister vorgenommen und dieselben vom 16. September d. J. an wieder angezündet sind.

Das Leuchtfeuer von **Lindesnäs** ist ein Drehfeuer erster Ordnung mit Blinken jede Minute, liegt auf 57° 58′ N. Br. und 7° 3′ O. Lge. von Greenwich, 153 Fuß über dem Meeresspiegel und ist 22—24 Seemeilen weit sichtbar. Da der obere Theil des Leuchtthurms von Eisen erbaut und roth angestrichen, der untere von Stein und weiß angestrichen ist, so wird das ganze Gebäude, welches 164 Fuß hoch ist, bei Tage ein sehr deutliches Merkzeichen sein.

Die Leuchtfeuer zu **Lister** bestehen jetzt aus drei festen Feuern zweiter Ordnung in besonderen Thürmen, welche ein stumpfwinkliges Dreieck bilden, dessen Spitze nach dem Meere hin liegt. Von diesem (mittleren) Thurme peilen die beiden anderen N. z. W. und SO. ½ O., Entfernung 154 Fuß, während letztere von einander NNW. ¾ W. und SSO. ¾ O. peilen bei einer Entfernung von 290 Fuß. Der Seefahrer wird daher bemerken, daß auf einer jener Peilungen zwei Leuchtfeuer in einer Linie zu sehen sind. — Die Feuer liegen auf 58° 5′ 30″ N. Br. und 6° 32′ 15″ O. Lge. von Greenwich, befinden sich 125 Fuß über dem Meeresspiegel und sind 18—20 Seemeilen weit sichtbar.

Leuchtthurm auf dem Fastnet Rock.
(Südküste von Irland.)

Laut Bekanntmachung des Ballast Office, Dublin, den 7. October d. J., ist auf dem obigen Felsen, welcher unweit der Südküste der Grafschaft Cork belegen, ein Leuchtthurm errichtet, auf welchem vom 1. Januar 1854 an ein Drehfeuer regelmäßig von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen wird.

Der Thurm steht auf dem Gipfel des Fastnet (oder Fastness) Rock, in 51° 23′ 18″ N. Br. und 9° 36′ 25″ W. Lge. und peilt

		Entfernung
von dem Old Head of Kinsale (dem neuen Leuchtthurm auf South Point)	W. 7/8 N.	42 1/2 Seemeilen.
„ Staggs Rocks (unweit Castlehaven)	W. 7/8 N.	15 1/4 „
„ Cape Clear Island (S. W. Point)	W.	3 9/10 „
„ Calf Rock	SO. 3/4 S.	26 3/4 „
„ Mizen Head	SO. 3/4 S.	8 1/2 „

Das Feuer wird, wie erwähnt, ein Drehfeuer mit hellem Licht sein, dessen glänzendste Blinke ein Mal alle zwei Minuten eintreten und allmälig an Stärke abnehmen, jedoch wird in kurzer Entfernung zwischen den Blinken keine Verdunkelung bemerkbar sein. Das Feuer wird 148 Fuß über dem Meeresspiegel bei Hochwasser zur Springzeit liegen, nach allen Richtungen hin gezeigt werden und bei klarem Wetter seewärts 18 Seemeilen weit sichtbar sein.

Der Thurm ist rund, von der Basis bis zur Spitze der Kugel über der Kuppel 92 Fuß hoch, und wird in der Mitte durch einen breiten horizontalen Gürtel von rother Farbe bezeichnet sein.

Sobald das obige Feuer in Wirksamkeit tritt, wird das bisher auf dem Cape Clear-Leuchtthurm gezeigte Feuer erlöschen.

Die Peilungen sind nach dem Compaß. — Var. 28° 20′ W.

Leuchtfeuer von Santo Domingo.

Vom 14. August d. J. an ist auf der Batterie San José beim Hafen St. Domingo ein festes Feuer errichtet.

Der Leuchtthurm liegt 113 Fuß über dem Meeresspiegel, das Feuer befindet sich 100 Fuß hoch, und wird seewärts in allen Richtungen 9 Seemeilen weit sichtbar sein, da es von W. herum bis O. leuchtet.

Die Kuppel des Thurmes ist weiß gemalt; derselbe liegt auf 18° 28′ 5″ N. Br. und 69° 52′ 30″ W. Lge. von Greenwich und peilt das Feuer NW. z. W. pr. Compaß, von Point Torrecillo 1423 Yards entfernt.

Schiffscapitaine, welche von ostwärts her nach Santo Domingo bestimmt sind, haben zu beachten, daß das Feuer, sobald sie Point Causedo passirt sind, über dem Lande nördlich von Point Torrecillo in Sicht kommen wird, und müssen dieselben beim Umfahren dieser Spitze große Vorsicht anwenden, indem sich von da nach SW. hin ein Riff ausdehnt, welches wegen der darauf stehenden Brandung nicht immer in Sicht kommt.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. November 1853.

№ 75.

Das auf der Spitze des Baleines der Insel Ré (46° 14′ 41″ N. Br. und 3° 53′ 57″ W. Lge.) errichtete Feuer mit Verdunkelungen von 3/4 zu 3/4 Minuten wird am 15. Januar nächsten Jahres durch zwei neu erbaute Leuchtthürme ersetzt werden, deren einer auf der Insel Ré in geringer Entfernung östlich vom gegenwärtigen Leuchtthurm und der andere auf der s. g. Haut-Banc du Nord-Klippe, ungefähr 1 1/2 Seemeile nordwestlich vom ersteren sich befindet. Folgendes sind die näheren Bezeichnungen:

1. Der Leuchtthurm auf der Spitze des Baleines

der Insel Ré zeigt ein Feuer erster Ordnung mit Verdunkelungen jede halbe Minute, liegt auf 46° 14′ 41″ N. Br. und 3° 53′ 55″ W. Lge., ist 50 Mètres über dem Meeresspiegel erhaben und 22 Seemeilen weit sichtbar.

Bei gewöhnlichem Wetter werden die Verdunkelungen nur in einer Entfernung über 10 Seemeilen totale sein.

2. Der Haut-Banc du Nord-Leuchtthurm

mit festem Feuer dritter Ordnung auf der so benannten Klippe, ungefähr 1 1/2 Seemeile nordwestlich vom Feuer des Baleines, erbaut, liegt auf

46° 15′ 51″ N. Br. und 3° 55′ 29″ W. Lge., 22 Mètres über dem Meeresspiegel und ist 15 Meilen weit sichtbar.

Die Schiffer dürfen nicht außer Acht lassen, daß die gefährlichen Stellen der Spitze des Baleines sich über eine Meile von diesem Feuer in der Breite ausdehnen.

3. Leuchtfeuer von **Portrieux (Côtes-du-Nord).**

Seit dem 24. Juni d. J. ist auf dem Hafendamme von Portrieux, ungefähr 15 Mètres von dem äußersten Ende des Schleusenhauptes, ein kleines Leuchtfeuer mit festem rothem Lichte angezündet worden, welches auf 48° 38′ 50″ N. Br. und 5° 9′ 40″ W. Lge. liegt. Die Erhöhung über dem Meeresspiegel beträgt 9 Mètres und dessen Sichtbarkeit 3 Seemeilen.

4. Provisorische Leuchtfeuer auf dem Deiche bei **Cherbourg** (Canal.)

Seit dem 12. October d. J. ist auf dem westlichen Schleusenhaupte des Deiches bei Cherbourg ein provisorisches Leuchtfeuer mit festem rothen Lichte angezündet. Dasselbe liegt auf 49° 40′ 29″ N. Br. und 3° 59′ 10″ W. Lg. 12 Mètres über dem Meeresspiegel und ist 3 Seemeilen weit sichtbar.

Ein ebenfalls provisorisches Feuer mit festem grünen Lichte wird vom 1. December d. J. gezeigt werden. Die Höhe desselben ist 12 Mètres und beträgt dessen Sichtweite 2 Milles.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. November 1853.

№ 76.

Einer Bekanntmachung des Königlich Niederländischen Marineministers vom 27. October d. J. zufolge ist das auf dem Leuchtthurm von Kykduin angebrachte katadioptrische Feuer ersten Ranges am 25. September d. J. angezündet.

Dieses verbesserte feste Feuer liegt auf 52° 57′ 4″ N. Br. und 4° 43′ 30″ O. Lge. von Greenwich, ist reichlich 49 Ellen über der Wasserfläche bei gewöhnlichem Hochwasser erhaben und erleuchtet einen Bogen des Horizonts von 270°, nämlich von S. 30° W. durch W., N. und O. bis O. 30° S.

Durch Beobachtungen vom Deck eines Lootsenkutters, das Auge des Beobachters 3 Ellen über Wasser, hat sich ergeben, daß das Feuer von Kykduin in der Peilung NO. ½ N. und gleichzeitig die Feuer von Egmond S. peilend, auf der Tiefe von 8½ Faden aus dem Gesichte verloren wurde, was eine Sichtbarkeit von 4½ deutschen Seemeilen ergiebt. — Bei einer Höhe von 15 Ellen über dem Wasserspiegel in der Takelage wurde das Feuer von Kykduin in der Peilung NO. ½ N., die Feuer von Egmond auf Deck SO. z. O. ½ O. in Sicht, auf der Tiefe von 8½ Faden aus dem Gesicht verloren, wonach die Sichtbarkeit in der angegebenen Höhe in der Takelage 5 à 5½ Meilen beträgt.

Nach Beschaffenheit der Atmosphäre wird dasselbe in größerer oder geringerer Entfernung gesehen werden können, wie denn auch eine auf der Höhe von Texel ein paar Tage später angestellte Beobachtung ergeben hat, daß bei einer Höhe von 3 Ellen über dem Wasser das Feuer von Kykduin in der Peilung S. ¾ W aus Sicht kam, während das Feuer von Vlieland in O. ½ S. gut sichtbar war, welche Kreuzpeilung die Entfernung von dem Feuer von Kykduin auf reichlich 4 Meilen angiebt. Als man sich darauf OSO. landwärts hielt, wurde das letztere Feuer, bei einer Höhe des Auges von 16 Ellen über dem Wasser, über den Dünen von Texel bis in den Strich von S. z. W. gesehen, worauf es hinter den Dünen dieser Insel verschwand, bei einer Tiefe von 13 Faden Wasser in geringer Entfernung von den Eyerländischen Gründen.

Das Feuer von Kykduin ist also in seinem verbesserten Zustande, selbst bei gewöhnlicher Sichtbarkeit zum Ansegeln der Texel'schen Seegaten brauchbar und hat sich bei allen hier angeführten Beobachtungen als ein hellglänzendes

Licht bis zum Verschwinden bewährt, welches eben so glänzend am Horizont zum Vorschein kommt.

Die Längen sind nach niederländischen Ellen und die Peilungen nach dem mißweisenden Compaß (Var. 21° 51′ nordwestlich) angegeben.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. November 1853.

№ 77.

Das Königlich Dänische Marineministerium hat unterm 9. November d. J. bekannt gemacht, daß die Feuerschiffe in Drogden und in der Laessöer Renne dazu beordert sind, so lange das Eis es gestattet, auf ihren respectiven Stationen zu verbleiben.

Die Feuerschiffe bei Anholts Knoben und bei Kobbergrunden werden dagegen zur gewöhnlichen Zeit, den 21. December, aufgelegt werden.

Mit Bezug auf die Zeit, wann das Feuerschiff bei Laessö-Trindelen seine Station verlassen soll, wird eine nähere Bekanntmachung von hier ergehen.

Die Seefahrenden werden zugleich daran erinnert, daß von dem Skagener Feuerthurme eine weiße Flagge mit blauen senkrechten Streifen wehet, wenn Eis sich im Kattegat befindet, und das Feuerschiff in der Laessöer Renne aus diesem Grunde seine Station verlassen hat.

Zur größeren Sicherheit und zum Unterricht für die eingehenden Segler ist die Verfügung getroffen, daß gleichfalls vom Hanstholmer Feuerthurme eine solche Flagge wehen wird, wenn man daselbst weiß, daß Eis sich im Kattegat befindet.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. November 1853.

№ 78.

Es ist auf der äußersten Spitze des bedeckten Theiles vom Friedrichsorter Riff, in der Kieler Föhrde, eine Baake errichtet worden.

Dieselbe besteht aus einer in dem Boden befestigten eisernen Stange, welche bei Tage drei Kugeln trägt, die in der Form eines gleichseitigen Dreiecks angebracht sind, und peilt die alte Baake W. 1/4 N. (magnetisch) und das kleine Leuchtfeuer auf dem Festungswalle WNW.

Zur Nachtzeit wird, wenn das Wetter es erlaubt, eine Laterne in der Höhe von 16 Fuß über dem Meeresspiegel von der Baake ausgehängt werden; sollten Stürme, Eisgang oder andere Ursachen dies verhindern, so wird eine Laterne an einen Pfahl in der unmittelbaren Nähe der Baake, aber ein wenig über derselben, gehängt werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 9. Januar 1854.

№ 79.

Leuchtfeuer auf **Cap Prior.**
(Atlant. Ocean, Küste von Galizien, Provinz Coruña.)

Vom 1. März d. J. an wird von Sonnenuntergang und Sonnenaufgang jede Nacht ein neues, auf dem nördlichen Abhange des Caps Prior errichtetes Leuchtfeuer brennen. Dasselbe liegt auf 43° 33′ 40″ N. Br. und 2° 6′ 52″ W. Lge. von Cadix, und besteht aus einem Apparate dritter katadioptrischer Ordnung mit festem Feuer. Die Höhe des Brennpunktes desselben über dem Meeresspiegel beträgt 136,5 Mètres (489,87 span. Fuß), beschreibt eine Tangente von 24 Seemeilen, so daß das Feuer, je nach der Beschaffenheit der Atmosphäre und dem Standpunkte des Beobachters, fast 15 Seemeilen weit sichtbar sein wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. Januar 1854.

№ 80.

Einer Bekanntmachung der K. K. österreichischen Central-See-Behörde in Triest vom 15. Januar d. J. zufolge wird vom 21. Januar an der Leuchtthurm von Sacca di Piava, am Hafen von Piave-vechia belegen, welcher früher als der Hafen Jesolo, jetzt als die Mündung des Sile, in der von dem K. K. militairisch-geographischen Institute zu Mailand veröffentlichen Karte der Küste des Adriatischen Meeres auf 45° 28′ 50″ N. Breite und 10° 15′ O. Länge vom Meridian von Paris bezeichnet ist, mittelst argantischer Lampen zur Nachtzeit erleuchtet werden.

Das feste Feuer dieses Leuchtthurms wird in der Höhe von 145 Wiener Fuß über dem Meeresspiegel brennen und bei klarem Wetter einem 12 Fuß über dem Wasser stehenden Beobachter 18 Seemeilen weit sichtbar sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 2. Februar 1854.

№ 81.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic-Office vom 31. December v. J. hat die Königlich Spanische Regierung angezeigt, daß am 20. Februar auf dem Cap Corrobedo in Gallicien an der Nordwestküste Spaniens ein festes Feuer brennen wird. Dasselbe wird auf 42° 34′ 38″ N. Br. und 9° 4′ 32″ W. Lge. von Greenwich liegen und, da es sich 102 Fuß über dem Meeresspiegel befindet, vom Deck eines Schiffes mittler Größe 15 Seemeilen weit sichtbar sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 7. Februar 1854.

№ 82.

Der Handelskammer ist eine Verfügung des Präsidenten der Republik Mexiko vom 11. October mitgetheilt, der zufolge alle einen mexikanischen Hafen in Ballast einlaufenden Schiffe, sofern sie Blauholz ꝛc. laden wollen, zuvor einen dem fremden Handel geöffneten Hafen besuchen müssen, um zollamtlich behandelt zu werden. In allen Fällen muß der Capitain im mexikanischen Hafen, selbst wenn das Schiff in Ballast ankömmt, das Manifest vorzeigen, und werden Uebertretungen gegenwärtiger Verfügung streng bestraft.

Bekannt gemacht Bremen, den 9. Februar 1854.

№ 83.

Das Hydrographic Office hat unterm 25. Januar d. J. angezeigt, daß auf Giovanni Rock, nahe bei Rovigno im Adriatischen Meere, auf 45° 2′ 32″ N. Br. und 13° 37′ 6″ O. Lge. von Greenwich, ein Leuchtthurm im Bau begriffen ist. Derselbe soll vom 1. August d. J. an ein Drehfeuer der Art zeigen, daß auf jeden hellen ein rother Blink folgt und wird dasselbe, bei einer Höhe über dem Meeresspiegel von 73 Fuß, 5 geographische Meilen weit sichtbar sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 10. Februar 1854.

№ 84.

Die Regierung von Buenos Ayres hat verordnet, daß alle fremden oder nationalen Schiffe, welche von anderen Häfen nach Buenos Ayres kommen, die hinsichtlich der Sanitäts-Untersuchung bestehenden Anordnungen befolgen, namentlich nicht eher der innern Rhede zusegeln, als von dem auf der äußern Rhede liegenden Wachtschiffe „25 de Majo“ die Sanitätsvisite an Bord geschickt worden ist.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. Februar 1854.

№ 85.

Dem Verwaltungsrath der Dampfschifffahrt-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd sind in Folge einer Uebereinkunft mit der Aegyptischen Transit-Administration dieselben Begünstigungen für die Beförderung von Passagieren, Waaren rc. durch Aegypten zu Theil geworden, welche der englischen und französischen Gesellschaft zugesichert worden. Nach einer Uebereinkunft mit der englischen Peninsular and Oriental Company werden jetzt Waaren und Gepäcke in Triest für die Beförderung nach Indien, China und Australien zu einem festgestellten billigen Tarife angenommen und ohne Verzug vermittelst der Agenten der Company in Alexandrien dem Bestimmungsorte zugeführt. Die directe Verbindung mit Australien wird alle zwei Monate am 10. von Triest (zuletzt am 10. Junuar 1854) vermittelt.

Bekannt gemacht Bremen, den 1. März 1854.

№ 86.

Nachdem vom Trinity-House in London früher gestattet worden, Tonnen mit den Worten „Electric Telegraph" bezeichnet, in der Richtung des unterseeischen Telegraphendrahts von Orfordness nach Holland auszulegen, hat diese Behörde unterm 21. Februar d. J. angezeigt, daß die Tonnen gelegt seien und es wünschenswerth erscheine, daß kein Schiff innerhalb ½ Seemeile nördlich und südlich der gedachten Tonnenlinie (vom Orfordness hohen Leuchtthurm O80. pr. Compaß) ankere.

Ferner hat die gedachte Behörde unterm 28. December v. J. bekannt gemacht, daß von dem Zwangslootsengelde befreit sein sollen die Capitains

1) der nach Norwegen, dem Kattegat, der Nordsee um das Nordcap herum oder in das weiße Meer fahrenden Schiffe, wenn sie durch den Südcanal kommen;
2) der nach Häfen zwischen Boulogne (incl.) und der Ostsee fahrenden Schiffe, auf der Ausfahrt und wenn sie durch den Südcanal kommen;
3) derjenigen Schiffe, welche auf ihren Reisen von einem Hafen nach einem anderen die Grenzen eines Lootsendistricts überschreiten, ohne nach einem Hafen oder Orte, innerhalb dieser Grenzen bestimmt zu sein oder ohne daselbst zu ankern.

Bekannt gemacht Bremen, den 7. März 1854.

№ 87.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung der Dänischen Seebehörde communicirt worden, derzufolge zur Richtschnur derjenigen Schiffe, welche den kleinen Belt passiren, an der Westküste der Insel Fünen, 2¼ engl. Meilen nördlich von Assens, eine Landmarke in der Form eines Thurmes errichtet worden ist. Dieselbe wird in weißem Anstriche unterhalten werden und an der Spitze mit einer rothen Kugel versehen sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 9. März 1854.

№ 88.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 25. Februar d. J. wird auf Cap Carbon, der westlichen Spitze der Bouja Bay, Küste von Algier, vom 1. März d. J. an ein Drehfeuer gezeigt werden, dessen Umdrehung einmal in jeder Minute erfolgt.

Der Leuchtthurm befindet sich in 36° 45′ 30″ N. Br. und 5° 5′ 32″ O. Lge. von Greenwich, und steht 769 Fuß über dem Meeresspiegel. Da nun der Thurm selbst 35 Fuß hoch ist, so wird die Laterne 805 Fuß über dem Niveau liegen, das Feuer also bei sehr klarem Wetter 40 Seemeilen weit sichtbar sein.

Das gegenwärtige rothe Feuer auf Cap Carbon wird alsdann an die Stelle des jetzigen festen Feuers auf Abd-el-Kader Point, der östlichen Seite der Bouja Rhede, treten.

Bekannt gemacht Bremen, den 10. März 1854.

№ 89.

Zufolge einer Bekanntmachung des Ballast Office in Dublin vom 23. Februar d. J. ist auf Loophead, Westküste von Irland, Co. Clare, der Nordseite der Mündung des Shannon-Flusses, ein neuer Leuchtthurm errichtet worden, welcher vom 1. Mai 1854 an, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, allnächtlich ein, dem jetzigen des alten Thurms gleichartiges, festes, helles Feuer zeigen wird.

Der neue Thurm, welcher 30 Fuß östlich von dem bisherigen erbaut ist, liegt in 52° 33′ 38″ N. Br. und 9° 55′ 54″ W. Lge. und peilt

von Kerry Head NO. z. N. ....Entfernung 8¾ Seemeilen,
„ Mucklaghbeg (Tralee Bay, Westseite) NO. ½ N. „ 14 „
„ Tearaght Rock O. z. N. ½ N. .... „ 40 „
„ Hag's Head SW. z. W. ¾ W. .... „ 29 „

Der Brennpunkt des Feuers wird sich 277 Fuß über dem Meeresspiegel bei Hochwasser zur Springzeit befinden und das Feuer selbst, da es einen Bogen von SO. z. O. seewärts nach NO. z. O. ½ O. herum erleuchtet, bei hellem Wetter 22 Seemeilen weit sichtbar sein.

Der Thurm ist rund, von der Basis bis zur Spitze der über der Kuppel befindlichen Kugel 75 Fuß hoch, und unterhalb der Linie der vorspringengen Gallerie weiß angestrichen.

Sobald das neue Feuer in Gebrauch kommt, wird das bisherige im alten Thurme aufhören zu brennen und der alte Thurm selbst abgebrochen werden.

Die angegebenen Peilungen sind magnetisch. — Variation 29° 15′ W.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. März 1854.

№ 90.

Zur Erleichterung der nächtlichen Einfahrt in den Hafen von **Sanlúcar de Barrameda**, Mündung des Guadalquivir, sind seit dem 21. Januar d. J. die drei folgenden Hafenfeuer errichtet worden.

1) Ein weißes Feuer auf der Spitze von Malandar, innerhalb des Hafens an der nördlichen Küste, dessen Flamme 39½ castil. Fuß über dem mittleren Meeresspiegel liegt und 6 Seemeilen weit sichtbar ist.

2) Ein weißes, in dem hohen und nördlichsten Gebäude von Bonanza, im Innern an der östlichen Küste des Hafens angebrachtes Feuer, welches 57½ castil. Fuß über dem mittleren Meeresspiegel liegt und in der Entfernung 7½ Seemeilen zu sehen ist.

3) Ein rothes Feuer, ebenfalls an einem hohen südlich von dem castillo del Espiritu Santo belegenen Orte angebracht, dessen Spitze die Grenze des Hafens an der südlichen Küste bezeichnet.

Um in den Hafen zu laufen, dessen geringste Tiefe bei niedrigem Wasser zur mittleren Springzeit 13 castil. Fuß (= 3,6 Metres) beträgt, und der Unterschied im Wasserstande desselben 10,9 Fuß (oder 3 Metres) ausmacht, ist durchaus halber Wind erforderlich und muß man, nachdem der niedrige Salmedino, dessen Lage die Karten und Pläne bezeichnen, westlich passirt ist, NO. ¼ O. pr. Compaß (nach welchem auch alle übrigen Peilungen genommen sind) 2¾ Seemeilen weit fahren. Alsdann wird man in der Tiefe von 35 Fuß Sand finden, und die beiden weißen Feuer von Malandar und Bonanza fast in eins peilen. Letztere muß man zunächst genau in eine Linie bringen, und diese mit östlichem Course verfolgen. Nachdem man auf diese Weise 1⅕ Seemeilen zurückgelegt hat, bekommt man in SO. ¼ O. das rothe Feuer quer in Sicht.

Hier wird sich, wenn man den Punkt, wo der Canal schmäler wird (dessen Breite hier nicht zwei Kabellängen erreicht), SSW. peilt, das erwähnte rothe Feuer verdunkeln. In diesem Augenblicke muß man den Cours von OSO. 6° O. halten, bis man in einer Wassertiefe von 38 bis 53 Fuß das Feuer von Kalandar NW. 6° N. und das von Bonanza ONO. peilt. Alsdann steuere man NO. 6° O., bis das letztgedachte Feuer SO. ¼ O. peilt, woselbst man Ankergrund haben wird und in 24 bis 42 Fuß ankern kann.

Da wegen der außerhalb und innerhalb des Hafens befindlichen Sandbänke die Einfahrt in denselben bei Winden des ersten und zweiten Quadranten, welche zum Lavieren zwingen, ohne Lootsen schwierig und gefährlich ist, so muß man in diesem Falle in See gehen, um den Tag abzuwarten oder, wenn die Witterung es ohne Gefahren erlaubt, NNO. von Chipion ankern.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. März 1854.

№ 91.

Das Königlich Dänische Marineministerium hat unterm 14. März dieses Jahres bekannt gemacht, daß sämmtliche Feuerschiffe ausgelegt und ihre Feuer zeigen.

Die Feuerschiffe bei **Laesö-Trindelen**, bei **Kölbergrund** und **Anholts Knob** werden, wenn das Eis solches erlaubt, in der Folge bis zum 31. December ausliegen, und vor dem 1. März nicht wieder ausgelegt werden.

Die Feuerschiffe in **Drogden** und **Laesö-Renne** sind beordert, ihre Stationen so lange zu halten, als sie nicht durch Eisgang genöthigt werden, dieselben zu verlassen. Alsdann werden sie vor dem 1. März nicht wieder auf ihre Stationen zurückkehren.

Hat das Feuerschiff in **Laesö-Renne** wegen Eises im Kattegat seine Station verlassen, so wird, der Bekanntmachung vom 9. November v. J. gemäß, von den Leuchtthürmen zu Hanstholm und Skagen eine weiße Flagge mit einem blauen senkrechten Streifen wehen. Ist dasselbe aus einem andern Grunde nicht auf seiner Station, so wird von den Leuchtthürmen zu Skagen und Hirtsholm ein rother Ballon gezeigt werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 5. April 1854.

№ 92.

Der Handelskammer ist die Mittheilung geworden, daß laut Anzeige im Board of Trade in London vom 25. März d. J. die Regierung von Neu-Granada den fremden Schiffen die Küstenfahrt dieses Landes frei gegeben hat, dagegen aber von fremden Schiffen folgende Tonnengelder erheben wird:

Von jedem Schiffe bis zu 100 Tons — 4 Realen für jede Granad. Ton. — Von jedem Schiffe über 100 Tons — 4 Realen für jede der ersten 100 Tons und 2 Realen für jede Tonne mehr.

Diese Abgabe wird von fremden Schiffen nur im ersten Hafen erhoben werden, welchen dieselben in Neu-Granada anlaufen.

Bekannt gemacht Bremen, den 5. April 1854.

№ 93.

Vom Königl. Spanischen Consulate ist der Handelskammer folgende unterm 5. April d. J. zu Madrid erlassene Bekanntmachung mitgetheilt worden.

1. Leuchtfeuer auf **Cap Priorinno** (Küste von Galicien).
(Provinz Corunna, Atlant. Ocean.)

Vom 10. Juli d. J. an wird von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang allnächtlich ein neues Feuer auf dem Cap Priorinno brennen. Dasselbe liegt

in 43° 27′ 50″ N. Br. und 2° 8′ 17″ W. Lge. von Cadix. Der Leuchtapparat gehört zur vierten Ordnung und ist mit einem von zwei zu zwei Minuten durch rothe Blinke variirten Feuer versehen, welches 28¼ Mètres (101½ castil. Fuß) über dem Meeresspiegel liegt, und eine Tangente von 11 Seemeilen beschreibt. Die Sichtbarkeit wird sich aber nach der Beschaffenheit der Atmosphäre und dem Standpunkte des Beobachters richten.

2. Leuchtfeuer auf **Cap Villano de Camarinnas.**

Vom 10. Juli d. J. an wird allnächtlich von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein neues auf der Landspitze des Caps Villano de Camarinnas errichtetes Feuer brennen. Die geographische Lage desselben ist 43° 9′ 50″ N. Br. und 3° 0′ 42″ W. Lge. von Cadix. Der Apparat gehört zur vierten Ordnung, mit festem Feuer. Letzteres liegt 68½ Mètres (246 castil. Fuß) über dem mittleren Meeresspiegel und wird circa 10 Seemeilen weit sichtbar sein, je nach der Beschaffenheit der Atmosphäre und dem Standpunkte des Beobachters.

3. Leuchtfeuer auf der Insel **Plana** oder **Tabarca.**
(Provinz Alicante, Mittelländ. Meer.)

Vom 1. Juni d. J. an wird allnächtlich von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein neues auf der Insel Plana oder Tabarca 2010 castil. Fuß von der östlichen Spitze der Insel und 560 castil. Fuß nördlich von der Seeküste errichtetes Leuchtfeuer brennen, welches in 38° 10′ 13″ N. Br. und 5° 45′ 38″ O. Lge. von Cadix liegt.

Der Apparat gehört zur katadioptrischen dritten Ordnung und zeigt ein festes, alle zwei Minuten durch Blinke variirtes Feuer von natürlicher Farbe. Der Brennpunkt befindet sich 98,9 Fuß über dem Meeresspiegel, beschreibt eine Tangente von 10,9 Seemeilen, und wird je nach der Beschaffenheit der Luft und dem Standpunkte des Beobachters in größerer oder geringerer Entfernung sichtbar sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 18. April 1854.

№ 94.

Der Handelskammer ist eine unterm 13. April d. J. erlassene Bekanntmachung des Northern Lighthouse Office zu Edinburgh mitgetheilt worden, der zufolge ein

Leuchtthurm auf der Insel **North Ronaldshay** (Orkney)

erbaut ist, dessen Feuer am Abend des 1. September d. J. und jede folgende Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen wird.

Die von dem Ingenieur D. Stevenson angegebenen Details sind folgende:

Der Leuchtthurm, welcher in 59° 23′ 15″ N. Br. und 2° 23′ 38″ W. Lge. liegt, steht auf der nördlichen Spitze der Insel North Ronaldshay und peilt
von Moul-head of Papa-Westra WNW. ¼ N. .....Entfernung 15 Seemeilen,
„ Start-Point of Sanday Leuchtthurm SSW. ¼ W. „ 6½ „

Das Feuer wird den Seefahrern als ein Drehfeuer erscheinen, welches alle 10 Secunden einen hellen Blink von natürlicher Farbe zeigt, und nach allen Richtungen hin sichtbar sein. Die Laterne befindet sich 140 Fuß über dem Meeresspiegel, und wird das Feuer ungefähr 18 Seemeilen oder weniger weit, je nach der Beschaffenheit der Luft, zu sehen sein.

Start-Point of Sanday Leuchtthurm.

Da das Start-Point of Sanday Feuer, welches 6½ Seemeilen von dem auf North Ronaldshay liegt, gegenwärtig ein Drehfeuer ist, welches einmal in jeder Minute einen hellen Blink zeigt, so wird hiedurch ferner angezeigt, daß vom 1. September d. J. an, wenn das neue Drehfeuer auf North Ronaldshay in Wirksamkeit kommt, das jetzige Drehfeuer auf Start Point of Sanday in ein festes Feuer von natürlicher Farbe verändert werden soll.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. April 1854.

№ 95.

Der Handelskammer ist eine Mittheilung des mexikanischen Consuls communicirt worden, wonach in Hinsicht darauf, daß das Gewicht der zollfrei eingehenden Güter in den resp. Fakturen durch Ziffern und Buchstaben auszudrücken mitunter unterlassen wird, die mexikanische Regierung daran erinnert, daß dies Erforderniß unter keiner Bedingung fehlen darf, wenn auch die Güter keinen Abgaben unterworfen sind, weil das Zollgesetz in dieser Beziehung keine Ausnahme macht, und sonst angenommen würde, als sei durch die Auslassung des Gewichts der Güter ein erheblicher Unterschleif (Defraude) beabsichtigt.

Nach einer Verfügung des Präsidenten der Republik vom 16. Februar ist ferner verboten, die Ladungen der nach der Republik bestimmten Schiffe an den Capitain oder Supercargo zu consigniren. Dies muß durchaus an ein in einem Hafen oder Orte der Republik etablirtes Handlungshaus geschehen, und werden die mexikanischen Consuln im Auslande durch jene Verfügung angewiesen, keine dieses Erfordernisses ermangelnden Documente zu beglaubigen.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. April 1854.

№ 96.

Der Handelskammer ist eine Mittheilung zugegangen, zufolge welcher die geographische Breite der Mündung des Rio Grande in den mexikanischen Meerbusen von dem Major Emory, Mitglied der von den Ver. Staaten von Nordamerika ernannten Commission zur Aufnahme der Grenzen gegen Mexiko, nach dessen Beobachtungen von 134 Sternen auf N. 25° 57′ 21″ 8 bestimmt wird.

Die Länge, durch Beobachtungen des Mondes und der denselben während vier Verwandlungen culminirenden Sterne festgestellt, ist W. 97° 7′ 10″ von Greenwich.

Einige der im Gebrauch befindlichen Karten enthalten diese Lage genau, andere dagegen weichen viele Meilen davon ab. Daher empfiehlt derselbe, im Interesse der Seefahrer, dieses zur öffentlichen Kunde zu bringen.

Bekannt gemacht Bremen, den 3. Mai 1854.

№ 97.

Das Trinity-House, London, hat unterm 4. Mai d. J. bekannt gemacht, daß, um den

Leuchtthurm zu **Winterton**

den Schiffen bei Tage deutlicher sichtbar zu machen, der Thurm selbst roth angestrichen werden soll. Die umliegenden Gebäude werden dagegen ihren weißen Anstrich behalten.

Ferner ist, nach einer Bekanntmachung des Trinity-House vom 3. Mai d. J., zur Bezeichnung des

Fahrwassers zwischen den **Horse** und **Warner Shoals**,

an der Westseite des Canals, nahe bei der Warner Shoal, ein Leuchtschiff vor Anker gelegt worden. Dasselbe zeigt allnächtlich von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein Feuer, um die Fahrt der ein- und ausgehenden Schiffe von Spithead während der Nachtzeit zu erleichtern.

Das Feuer dieser Station ist von natürlicher Farbe, dreht sich und zeigt einmal in jeder Minute einen hellen Blink. Das Schiff ist in 13 Faden Tiefe bei niedrigem Wasser zur Springzeit auf folgenden Marken und Compaß-Peilungen ausgelegt:

Die Wassermühle zu St. Helen's, deren halbe Breite frei von St. Helen's Seemarke.................................. SW. z. W. ½ W.

Das äußere Ende von Ryde Pier zwischen den Thürmen von Osborne .... NW. z. W.
Noman's Land Buoy .... NW. z. N.
Horse Elbow Buoy .... NO. ¾ N.
Dean Tail Buoy .... OSO.
Bembridge Leuchtschiff .... S. ¾ O.

Bekannt gemacht Bremen, den 15. Mai 1854.

№ 98.

Nach einer vom Königlichen Preußischen General-Consulate hieselbst der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Ministers für Handel 2c. vom 29. April d. J. soll die bei dem Dorfe **Osternothhafen** belegene, mit sieben hohen Kiefern bestandene und unter dem Namen „Siebenfichtenberg" bekannte Kuppe, welche den vor dem Hafen von Swinemünde von NO. bis N. und von NW. ankommenden Schiffern auf 2 bis 2½ Meilen in Sicht erscheint, und mit als Erkennungszeichen dieses Hafens dient, im Laufe des Monats Juli d. J. abgetragen werden.

Die Seefahrer werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniß gesetzt, daß dieses Erkennungszeichen durch ein anderes vorläufig nicht ersetzt werden wird, der Hafen sich in Zukunft vielmehr lediglich durch die anderen bekannten Merkmale: — die Landbaaken auf dem Streckelberge und Kiesberge, die Feuer- und die Richtungsbaake auf der Ostermoole und die Richtungsbaake in den östlichen Stranddünen — zu erkennen geben wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. Mai 1854.

№ 99.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 29. April d. J. mitgetheilt worden, wonach

in Betreff des Plymouth-Sundes

zur sichereren Leitung der Schiffe zur Nachtzeit beim Umfahren der schwarzen Knap-Tonne und der bunten Draystone-Tonne im Leuchtthurme am Westende des Breakwater ein zweites glänzendes Feuer, 15 Fuß unter dem jetzigen, welches 63 Fuß über dem Meeresspiegel zur Zeit des Hochwassers gelegen ist, demnach also 48 Fuß hoch, am 1. Juni d. J. hergestellt werden wird.

Dieses neue Feuer ist so angebracht, daß es von einem Schiffe nur dann gesehen werden kann, wenn sich dasselbe zwischen den Peilungslinien des jetzigen Breakwater-Feuers von jeder der oben erwähnten Tonnen befindet, und demgemäß, so oft das neue Feuer in Sicht kommt, ist das Fahrwasser frei und das Schiff darf direct in dasselbe einfahren.

Bekannt gemacht Bremen, den 2. Juni 1854.

№ 100.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London unterm 19. April d. J. hat die Leuchtfeuer-Behörde der Vereinigten Staaten angezeigt, daß im Laufe des Monats April ein Leuchtschiff unweit der südlichen Spitze der

Frying-Pan Shoals, Cap Fear, Nord-Carolina.

ausgelegt werden solle.

Das Schiff, gelb angestrichen, so wie auch mit gelben unteren Masten, aber weißen Topmasten, wird in der Höhe von ungefähr 40 Fuß über dem Meeresspiegel zwei Feuer an seinen beiden Masten, und ungefähr 58 Fuß über der Wasserlinie eine schwarz angestrichene offene ovale Tagmarke zeigen.

Der gelb angestrichene Rumpf wird an beiden Seiten mit großen schwarzen Buchstaben die Inschrift „Frying-Pan Shoals“ tragen.

Dasselbe wird in 9 oder 10 Faden bei niedrigem Wasser auf nachstehenden Peilungen vor Anker gelegt werden:

Bald Head Feuer..............	NNW. 1/2 W.	19 Seemeilen,
Federal Point..................	N. z. W.	23 „

Die Mitte der äußern blinden Klippen (breakers) NNW. 1/2 W. Die südliche Ecke dieser Klippen, auf welchen nur 10 Fuß Wasser ist, wird ungefähr 4 Seemeilen von der inneren Seite des Leuchtschiffes liegen, ein Theil der Untiefe mit 16 Fuß Wasser NW. 1/4 N., Entfernung 2 1/2 Seemeilen, und eine andere untiefe Stelle mit 18 Fuß Wasser N. 1/4 O., Entfernung 1 1/ Seemeilen, peilen.

Die Wassertiefen auf der Bank östlich von dem Leuchtschiffe wird man als sich allmählig von 10 auf ungefähr 6 Faden verringernd finden; westlich von demselben nehmen sie von 9 bis 17 Faden zu.

Segelschiffe von erheblichem Tiefgange sollten diese Untiefen bei schlechtem Wetter in nicht weniger als 15 bis 18 Faden Wasser passiren. Dampfschiffe und kleine Segelschiffe können, unter gewöhnlichen Witterungsumständen, auf der Peilungslinie O. und W., auf welcher das Leuchtschiff ausgelegt werden soll, mit Sicherheit fahren.

Die Zeit, wann dieses Leuchtschiff auf seine Station ausgelegt und die Feuer gezeigt werden sollen, wird nebst richtigen Peilungen und Entfernungen, sowie der annähernden Breiten- und Längenbestimmung später angezeigt werden.

Das Hydrographic Office hat ferner unterm 16. Mai d. J. angezeigt, daß, zufolge einer Bekanntmachung der Leuchtfeuer-Behörde der Vereinigten Staaten, am 1. Juni d. J. folgende Veränderungen in den Küstenfeuern stattfinden werden:

1. Das feste Feuer auf **Cap Hatteras** wird ein Drehfeuer werden,
2. das feste Feuer auf **Body Island** wird durch rothe und weiße Blinke variirt werden,
3. das Drehfeuer zu **Ocracoke** wird in ein festes Feuer umgeändert.

Nr. 1. Das Drehfeuer auf Cap Hatteras wird dreimal in einer Minute verdunkelt. Das glänzende Licht oder der Blink dauert 8 Secunden, worauf eine Totalfinsterniß von 12 Secunden folgt. In der Entfernung von 14 bis 18 Seemeilen wird der Blink kürzere Zeit und die Verdunkelung verhältnißmäßig länger anhalten.

Der Thurm ist bis zur Höhe von 20 Fuß grau, der übrige Theil roth angestrichen. Derselbe steht ungefähr 2 Seemeilen von der Spitze des Caps auf dem südöstlichen Ende eines langen weißen, hinten von Gehölz begrenzten Sandrückens. Jene Fläche von 2 Seemeilen ist niedriges, ebenes und kahles sandiges Ufer, sehr wenig über dem Meeresspiegel bei Hochwasser gelegen.

Das Feuer befindet sich 150 Fuß über dem Meeresspiegel, und ist bei klarem Wetter 6 geographische Meilen (leagues) weit sichtbar.

Die Lage des Thurms wird von dem Coast Survey auf 35° 15′ 11″ N. Br. und 75° 30′ 33″ W. Lge von Greenwich angegeben.

Nr. 2. Das feste Feuer auf Body Island befindet sich 50 Fuß über dem Meeresspiegel und soll durch rothe und weiße Blinke variirt werden, welche 3 oder 4 geographische Meilen (leagues) weit sichtbar sein sollen, jedoch wird weder das feste Feuer, noch die rothen Blinke so weit gesehen werden.

Die Lage des Thurms ist 35° 47′ 20″ N. Br. und 75° 31′ 20″ W. Lge. von Greenwich oder ungefähr 32 Seemeilen nördlich von Cap Hatteras.

Nr. 3. Das feste Feuer von Ocracoke wird 75 Fuß über dem Meeresspiegel und nach allen Richtungen hin 4 bis 5 geographische Meilen (leagues) weit sichtbar sein.

Der Thurm liegt in 35° 6′ 31″ N. Br. und 75° 58′ 27″ W. Lge. von Greenwich oder 23 1/2 Seemeilen nach Süden und Westen vom Hatteras-Feuer.

Bekannt gemacht Bremen, den 2. Juni 1854.

№ 101.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung der Commissioners of Northern Lighthouses in Edinburg vom 1. Juni d. J. zufolge ist auf der Insel **Devaar**, am Eingange zur Bay von Campbeltown, in der Grafschaft Argyll, ein Leuchtthurm erbaut worden, dessen Feuer zuerst am Montag, den 10. Juli d. J. und jede folgende Nacht von Dunkelwerden bis Tagesanbruch brennen wird.

Die von dem Ingenieur der Commissioners, Herrn David Stevenson, angegebene nähere Beschreibung ist folgende:

Der Leuchtthurm liegt in 55° 25′ 45″ N. Br. und 5° 32′ 16″ W. Lge.

Das Devaar Feuer wird den Seefahrern als ein Drehfeuer bekannt werden, welches in jeder halben Minute einmal ein helles weißes Licht zeigt.

Das Feuer befindet sich ungefähr 120 Fuß über dem Hochwasserspiegel zur Springzeit und kann ungefähr 15 nautische Meilen und, je nach der Beschaffenheit der Atmosphäre, weniger weit gesehen werden. Einem in der Nähe befindlichen Beobachter wird unter günstigen Umständen das Feuer in der Zwischenzeit der größten Helligkeit nicht ganz verschwinden. Der von diesem Feuer erleuchtete Bogen erstreckt sich nach dem Compaß ungefähr von S. ¼ O. nach Norden herum bis zu ungefähr W. z. N.

Die Commissioners of Northern Lighthouses machen ferner bekannt, daß in Folge königlichen Geheimen-Rathsbefehls vom 29. December 1853 folgendes Feuergeld erhoben werden wird:

Für jedes britische Schiff, welches nicht der Krone gehört oder in Ballast ist, so wie für alle fremde Schiffe, welche durch irgend eine Parlamentsacte, einen Geheimen-Rathsbefehl, eine Convention oder einen Vertrag privilegirt sind, in die Häfen des vereinigten Königreichs gegen Bezahlung derselben Tonnengelder, wie von britischen Schiffen einzulaufen, sobald sie dieses Feuer passiren oder benutzen, d. h. nach oder von einem Hafen oder Orte innerhalb der Bay oder Loch Campbeltown segeln,

wenn nicht über 50 Tonnen Gehalt .... 6 d.
und wenn über 50 Tonnen, für jede 50 Tonnen oder Bruchtheile von 50 Tonnen mehr .... 6 d.

Durch denselben Befehl ist hinsichtlich des erwähnten Feuers auf Devaar und eines andern in Loch Ryan, an der südlichen Seite der Clyde-Bucht von den gedachten Commissioners errichteten Feuers angeordnet, daß alle oben und unter den bemerkten Ausnahmen erwähnten Schiffe, welche auf einer bestimmten Reise innerhalb der großen Clyde-Bucht begriffen sind (begrenzt durch eine vom Point Corsewall nach Glenarm in Irland, der südöstlichen Seite gezogene Linie, so wie durch eine andere vom Mull of Kintyre nach Fairhead in Irland, der nordwestlichen Seite gezogene Linie, und an allen andern Seiten durch die die gedachte Bucht umgebenden Küsten von Irland und Schottland), eine ähnliche Abgabe, wie die obige, bezahlen sollen, welche auf 3 d. für jedes der erwähnten Feuer normirt wird.

Jedes fremde, nicht, wie vorher erwähnt, privilegirte Schiff bezahlt den doppelten Betrag.

Jedoch sollen solche Schiffe, welche von einem Hafen oder Orte innerhalb Loch Ryan oder Campbeltown Loch ankommen oder dahin abgehen, sofern sie die Sätze für solche resp. Reisen bezahlen, zur nachträglichen Entrichtung der Abgaben für die Beschiffung der Clyde-Bucht nicht verpflichtet sein.

Die obigen Sätze sind durch einen anderen Geheim-Raths-Befehl bei der Zahlung folgenden Ermäßigungen unterworfen:

Für über See fahrende Schiffe von 25 Procent,
„ Küstenfahrzeuge von 10 Procent.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. Juni 1854.

№ 102.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office vom 29. Mai d. J. ist am 31. März d. J. 40 Faden von dem 11 Fuß tiefen Theil der Untiefe des Whittle Rock in False Bay, Cap der guten Hoffnung, eine Baaken-Tonne ausgelegt worden.

Dieselbe ist aus Eisen gemacht, roth angestrichen, führt eine 13 Fuß lange Stange mit einem Korbe, welcher 2 Seemeilen (miles) weit sichtbar ist, und liegt in 10 Faden Wasser auf folgenden Marken:

Die obere oder schwarze Baake in Buffals Bay, ein wenig frei südlich von der weißen Baake, peilt ungefähr W. 3/4 S. und

die weiß getünchte Marke, über Red Hill gesehen, ein wenig frei nördlich von der niedrigeren Baake, peilt ungefähr NW. 3/4 N.

Es sind dort mehrere Felsenspitzen, welche 40 Faden im Umkreise von dem Whittle Rock 4 bis 6 Faden Wasser haben.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. Juli 1854.

№ 103.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 22. Mai d. J. mitgetheilt worden, derzufolge die Leuchtfeuer-Behörde der Vereinigten Staaten angezeigt, daß im Laufe des Monats Mai ein Leuchtschiff an der südlichen Spitze der

Nantucket New South Shoal,
Küste von Massachusetts,

ausgelegt werden solle.

Das Schiff wird 200 Fuß lang und 24 Fuß auf Deck breit sein, 11 Fuß über Wasser liegen und 250 Tonnen fassen. Es wird roth angestrichen werden, an beiden Seiten mit großen weißen Buchstaben die Inschrift: „Nantucket South Shoal“ tragen, aber beide Masten gelb mit weißen Obermasten haben, an welchen in einer Höhe von 63 Fuß über der Wasserfläche eine schwarz angestrichene offene ovale Tagmarke von 5 Fuß Durchmesser gezeigt werden wird.

Das Schiff wird zwei feste Feuer, eins an jedem Mast, in einer Höhe von 44 Fuß führen, welche 12 bis 13 Meilen (miles) weit sichtbar sind.

Die Lage des Leuchtschiffes wird in 40° 56′ 30″ N. Br. und 69° 51′ 30″ W. Lge., oder eine lange englische Meile (mile) südlich von der südlichen Spitze der New South Shoal in 13 bis 15 Faden Wasser sein.

Die folgenden Peilungen und Entfernungen werden genügen, Schiffe in der Nähe des Feuers hinsichtlich der Richtung des Courses zu leiten.

Die Mitte der Old South Shoal....	N. z. O.	Entfernung	8 Seemeilen,
Tom Nevers Head.................	N. 26° W.	„	21 „
Block Island Leuchtfeuer...........	WNW.	„	78 „
Sandy Hook Leuchtschiff............	W.	„	180 „

Schiffe, nach Boston oder dessen Nähe bestimmt, können, wenn das Wetter gemäßigt ist, nachdem sie dieses Feuer passirt haben, ONO. auf 18 Seemeilen (miles) steuern, indem sie Fishing Rip an Steuerbordsseite liegen lassen. Von da werden sie mit dem Course N. z. W. 1/2 W. nach 38 Meilen (miles) die Chatham Leuchtfeuer erreichen.

Der Seefahrer muß die Strömungen in der Nähe dieser Untiefen (shoals) sorgfältig in Rechnung bringen, wie in den neuen Coast Survey Karten der Vereinigten Staaten gezeigt ist, wenn er einen der obigen Course annimmt.

Die obigen Peilungen sind magnetische, da die Variation 8° 18′ W. beträgt.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. Juli 1854.

№ 104.

Einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 31. Mai d. J. zufolge hat die Corporation für die Erhaltung und Verbesserung des Hafens von Dublin angezeigt, daß am 1. Juli d. J. auf der westlichen Samphire-Insel, welche an der Nordseite des Fahrwassers zum Tralee Harbour liegt, ein festes Feuer errichtet werden wird.

Dieses feste Feuer wird, wenn von See aus oder zwischen den Peilungslinien S. 1/4 W. bis OSO. gesehen, roth, wenn aber von Süden her, oder zwischen den Peilungslinien OSO. bis WNW. 1/4 W., gesehen, hell glänzend erscheinen.

Das Feuer befindet sich 56 Fuß über dem Spiegel des Hochwassers auf einem runden Thurme von bläulichem Stein und kann bei klarem Wetter 9 Meilen weit gesehen werden.

Es peilt von Mucklaghmore Rock	S. 1/2 W.	4 1/2 Seemeilen
„ „ „ Rocky Shoal, östlich von Mucklabeg Rock	S. z. O. 1/4 O.	5 3/4 „
„ „ „ Mucklabeg Rock.........	SSO.	5 1/2 „
„ „ „ Black Rock, an der Nordseite des innern Fahrwassers...	NW. z. W. 1/2 W.	2 1/2 „
„ „ „ der Südspitze der großen Samphire-Insel	NW. 1/4 W.	1/2 „

Nach dem Hafen zu wird das Feuer bis zu den nördlichen Grenzen des Ankerplatzes innerhalb der großen Samphire-Insel gesehen werden, und, wenn nach See zu offen gehalten, Mucklagmore Rock frei vorüber führen.

Die obigen Peilungen sind magnetische, und die Variation beträgt 29° 15′ W.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. Juli 1854.

№ 105.

Der Handelskammer ist folgende, vom Bremischen Consulate zu Kingston erhaltene Bekanntmachung des Commodore Henderson und Capt. Gibbon über einen auf

Plumb Point, Port-Royal-Jamaica,

erbaueten Leuchtthurm mitgetheilt worden.

66 Yards nördlich von dem südlichen Ende des Plumb Point auf den Pallisaden, der Stadt Kingston auf Jamaica (Westindien) unmittelbar gegenüber, ist ein Leuchtthurm in 17° 55′ 45″ N. Br. und 76° 47′ W. Lge. von Greenwich erbaut worden. Derselbe liegt 68 Fuß über dem Meeresspiegel, ist weiß angestrichen und wird vom 20. Juli d. J. an ein festes Feuer zeigen, welches von SO. z. O. 3/4 O. bis S. 1/2 W. roth, von S. 1/2 W. bis NW. weiß scheinen und bei klarem Wetter 12 miles sichtbar sein wird.

Segel-Direction.

Das rothe Feuer, etwas nördlich von NW. z. W. 3/4 W. gebracht, wird nach Süden zu den niedrigen abschüssigen Grund der Cow Bay Point und Lamotte's Bank klären, während es, wenn westlich von N. 1/2 O. gebracht, nach Osten hin den ganzen seichten Grund, welcher östlich von Maiden und South East Cays liegt, frei macht.

Schiffe, welche von Süden her nach dem Ankerplatze unweit Plumb Point hinauf arbeiten oder beabsichtigen, in den Hafen zu laufen, müssen, sobald sie das rothe Feuer verlieren, sogleich wenden, bis sie sich innerhalb 1/2 mile S. 1/2 W. von der Point befinden, wo das weiße Feuer N. 1/2 O. peilend, in Sicht kommen wird. Alsdann muß man W. z. N. 1/2 N. steuern, bis dasselbe O. 3/4 S. peilt, indem man nördlich von der weißen Baakentonne unweit des North Spit Bay passirt. Hierauf verändere man den Cours in SW. z. W. und,

sobald das Feuer die südliche Spitze der Gun Cay O. ½ S. klärt, steuere W. z. N., welcher Cours zwischen die Baake und die West Middle Shoals führt (oder man benutze das Fahrwasser nördlich von der neuen Untiefe (New Shoals), indem man dicht um Port Royal Point herumfährt), und, sobald das glänzende Feuer auf Fort Augusta N. z. O. peilt, geie man nach demselben auf, welches westlich von der Hafenspitze Harbour knowle an den südlichen und nördlichen Pelican Spits frei vorüberführen wird. Sobald mnn das Plumb Point Feuer SO. z. O. südlich peilt, hole man O. ¾ S. nach dem Ankerplatz von Kingston auf, wo man alsdann von dem Hintertheil des Schiffes aus ein rothes Feuer auf dem Fort Augusta sehen wird, welches W. ½ N. von dem Ankerplatz von Kingston peilt.

Das weiße Feuer wird sowohl die Nähe aller südlich und westlich von Plumb Point liegenden Cays und Shoals, als auch die nordöstlichen Grenzen der sich östlich von der westlich vom Hafen zu Kingston befindlichen North Pelican Spit ausdehnenden Shoal zeigen.

Vom Westen kommende Schiffe, welche Portland Point ungefähr in nördliche Peilung gebracht haben, sollten ONO. steuern, um das weiße Feuer in NO. z. N. zu peilen, und so weiter steuern, bis das rothe Feuer N. ½ O. peilend, in Sicht kommt. Dann hole man nach demselben auf und verfahre wie vorher angegeben.

Das glänzende Feuer wird von einer einfachen Lampe, welche an der Baake auf Fort Augusta 40 Fuß hoch aufgehängt ist, gezeigt und nur südlich und westlich von demselben sichtbar sein. Dasselbe kann als Führer durch das südliche Fahrwasser (channel) benutzt werden, indem es auf der Peilungslinie N. z. O. erhält, wodurch man westlich von der Portuguese Buoy und östlich von der Three Fathom Bank frei vorübergeführt wird. Die Benutzung dieses Fahrwassers ist bei Nacht nicht anzurathen, ausgenommen Drogers und anderen kleinen Fahrzeugen.

Folgendes sind die Peilungen und Entfernungen von dem Plumb Point Leuchtthurme:

Cow Bay Point	OSO.	8 Seemeilen,
Lamotte's Bank	OSO.	13⅓ „
Morant Cay	SO. z. O.	56 „
East Middle Buoy	SSW. ¼ W.	1⅓ „
South East Cay	SW. ½ S.	2½ „
Portuguese Buoy	WSW.	5½ „
Portland Rock	SW.	61 „

NB. Alle Peilungen sind magnetische und wird die genaue Beachtung derselben empfohlen.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. Juli 1854.

№ 106.

Vom Königlich Norwegisch-Schwedischen Consulate hieselbst ist der Handelskammer die Mittheilung zugegangen, daß in Gemäßheit eines Norwegischen Gesetzes d. d. Christiania, den 20. September 1845, ausländische Schiffe bei ihrer Ankunft in Norwegen mit einem gehörigen Verzeichnisse ihrer Waaren, Schiffsprovisionen und anderer Schiffsbedürfnisse versehen sein müssen, widrigenfalls die Capitaine einer Geldstrafe verfallen.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. August 1854.

№ 107.

Die Corporation für die Erhaltung des Hafens von Dublin hat, zufolge einer Anzeige des Hydrographic Office in London vom 27. Juni d. J., bekannt gemacht, daß auf der südlichen Spitze des

Old Head of Kinsale,

ungefähr eine halbe mile SSW. ½ W. von dem alten eingegangenen Feuer, ein neuer Leuchtthurm erbaut worden ist.

Derselbe ist ein runder steinerner Thurm, 100 Fuß hoch und mit zwei rothen horizontalen Streifen bezeichnet.

Das Feuer steht 236 Fuß über dem Hochwasserspiegel des Meeres und ist in der Entfernung von 21 miles zwischen den Peilungsstrichen O. z. S. und SW. 1/2 S. sichtbar. Seine geographische Lage ist 51° 36′ 11″ N. Br. und 8° 31′ 58″ W. Lge. von Greenwich und peilt

von Fastnet-Rock O. 3/4 S., Entfernung 42 1/2 Seemeilen;
von der Insel Cap Clear (Südspitze) O. z. S., Entfernung 38 3/4 Seemeilen;
von Stags Rocks O. 3/4 S., Entfernung 27 1/4 Seemeilen;
von Bulmann Rock SW. 1/4 W., Entfernung 4 1/4 Seemeilen;
von Charlesfort Leuchtfeuer SW. 1/4 S., Entfernung 5 2/3 Seemeilen;
von dem Leuchtfeuer der Insel Ballycottin W. 1/2 S., Entfernung 24 1/2 Seemeilen.

Die obigen Peilungen sind magnetische.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. August 1854.

№ 108.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung des Hydrographic-Office in London vom 13. Juni d. J. mitgetheilt worden, zufolge welcher am 1. Jan. d. J.

ein festes rothes Feuer auf **Shortland Bluff**, am Eingange zu **Port Phillip** (Australien),

errichtet worden war. Der Thurm, welcher von Holz erbaut und weiß angestrichen ist, peilt SW. z. S. von dem 223 Yards entfernten oberen Leuchtthurme auf jenem Ufer (Bluff); das Feuer liegt 80 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel.

Dieses rothe Feuer wird zwischen den Peilungsstrichen N. 1/4 O. und NO. 1/4 O. in der Entfernung von 10 miles sichtbar sein und, wenn mit dem oberen festen, NO. z. N. peilenden Feuer in einer Linie gehalten, in der Mitte des Fahrwassers durch den Eingang zum Hafen, zwischen Lonsdale und Nepean Points, hindurch leiten. Unbekannte werden jedoch gewarnt, diese enge Einfahrt bei Nacht oder gegen die Kraft des Ebbestromes bei Tage zu versuchen.

In dem oberen festen Feuer auf Shortland Bluff, welches, da es 109 Fuß über dem Meeresspiegel liegt, vom Decke eines mittelmäßig gebauten, zwischen den Peilungsstrichen N. z. O. und NO. z. O. befindlichen, Schiffes 17 miles weit sichtbar ist, hat keine Veränderung stattgefunden.

Baake auf **Swan Point**.

Die Seefahrer werden ferner benachrichtigt, daß auf Swan Point eine kegelförmige eiserne, weiß angestrichene Baake errichtet worden ist, deren Spitze 50 Fuß über dem Meeresspiegel liegt, und von dem rothen oder unteren Feuer auf Shortland Bluff N. 41° O. peilt.

Diese Baake, östlich von dem unteren Leuchtthurme offen gehalten, führt dem Lonsdale Riffe klar vorüber. Der Flaggenstock auf Shortland Bluff, westlich von dem unteren Leuchtthurme gut offen gehalten, klärt den Corsair Rock und andere Untiefen (sunken dangers) unweit Nepean Point.

Schiffen, welche die Ebbe oder die Fluth abwarten, um den Hafen einzulaufen oder zu verlassen, wird empfohlen, der Lonsdale Point Küste entlang zu halten, da der Strom dort sicherer fließt, und kleine Schiffe bei schlechtem Wetter von den Strommwirbeln auf jener Seite weniger zu befürchten haben, als nach Nepean Point zu.

Leuchtschiff in **Hobson Bay**.

Ein Leuchtschiff ist jetzt an dem nordöstlichen Ende des westlichen Fahrwassers nach Port Phillip, auf derselben Stelle, wo bisher die jetzt aufgenommene schwarze North Fairway-Tonne auslag, stationirt worden.

Das Schiff ist roth angestrichen und führt zwei feste Feuer, welche 24 Fuß von einander und 50 Fuß hoch angebracht sind. Dieselben sind in allen Richtungen, aber nicht über 9 miles weit, sichtbar.

Das Schiff ist in 4 Faden und ungefähr auf folgenden Peilungen ausgelegt:

die äußere Spitze von Indented Head .... NW. ¾ N.
Spitze von Arthurs Seat .... SO. ½ O.
die äußerste Spitze von Nepean Point .... SSW. ½ W.

Da das Fahrwasser schmal ist, so sollten die Schiffe eine Collision mit diesem Leuchtschiffe sorgfältig vermeiden.

Tonne auf dem Anonyma Rock in Port Phillip Bay.

Schiffscapitaine, welche die Ostküste von Port Phillip Bay aufarbeiten, haben zu beachten, daß auf der Klippe unweit der Red Bluff eine karrirte (chequered) Tonne ausgelegt worden ist. Diese Klippe ist gewöhnlich die „anonyme" genannt worden, und hat man jetzt gefunden, daß dieselbe der Küste 2 miles näher, als gewöhnlich in den Karten angegeben, liegt. Folgende Peilungen bezeichnen ihre Lage:

Leuchtthurm auf Gillibrand Point................... NW. ¾ N.
Mittelpunkt der Red Bluff.......................... O. z. S.
Eine kleine weiße Klippe nördlich von der Red Bluff. NO. ½ O.

Ihre Entfernung von der Küste beträgt eine mile, das geringste Wasser auf derselben ist 8 Fuß, mit 5 Faden ganz an der Außenseite und einem 3 bis 4 Faden tiefen Binnen-Fahrwasser von ½ mile Breite mit sandigem Grunde.

Der Corsair Rock.

Diese gefährliche Klippe liegt beinahe ¾ mile westlich von Nepean Point. Sie mißt ungefähr 20 Fuß im Durchmesser, hat nur 11 Fuß Wasser und 3 bis 5 Faden um dieselbe herum, jedoch sollte kein Schiff versuchen, an der Binnenseite derselben zu passiren, da Ebbe und Fluth stark auf Nepean Riff strömen.

Die folgenden Peilungen werden ihre Lage bezeichnen:

Der obere Leuchtthurm auf Shortland Bluff .... N. 21° O.
Die Klippe (rock) über Wasser, unweit Nepean Point........... N. 87° O.
Tidal Flaggenstock auf Lonsdale Point .... N. 76° W.

Marken, um den Corsair Rock zu klären.

Arbeitet man sich in den Eingang hinein, so halte man Shortland Bluff Flaggenstock westlich von dem unteren Leuchtthurme gut offen, bis der Flaggenstock auf Observatory Point nördlich von dem untersten Theile von Nepean Point gut frei ist. Diese Marken werden Corsair Rock frei vorüber führen, um aber Nepean Riff, welches eine Kabellänge landwärts von demselben (Corsair Rock) liegt, zu klären, muß der untere Leuchtthurm mit dem Flaggenstock auf Shortland Bluff nicht eher in eine Linie gebracht werden, als Nepean Rock nördlich von Nepean Point durchaus frei ist.

Ausgehend halte man den Flaggenstock auf Observatory Point nördlich von Nepean Point gut frei, bis der Flaggenstock auf Shortland Bluff westlich von dem unteren Leuchtthurme gut offen ist, und muß diese letztere Marke beibehalten werden, bis Nepean Rock nördlich von Nepean Point durchaus frei ist.

Zeitkugel.

Um Schiffe in den Stand zu setzen, ihre Chronometer zu berechnen, wird täglich, ausgenommen Sonntags, vom Top des Flaggenstocks auf Gillibrand Point gerade um ein Uhr mittlerer Sonnenzeit, welche 15 St. 20 M. 19 S. Greenwich Zeit entspricht, eine schwarze Zeitkugel herunter gelassen werden.

Ein vorläufiges Signal wird um halb zwölf Uhr gegeben werden, indem ein blauer Wimpel auf halber Masthöhe gezeigt, und 10 Minuten vor 1 Uhr wieder eingezogen wird, worauf alsdann die Kugel bis zur Mastspitze aufgehißt, und, wie oben erwähnt, heruntergelassen werden wird.

Die annähernde geographische Lage der Zeitkugel ist 37° 52′ 52″ S. Br. und 144° 55′ 28″ O. Lge. von Greenwich.

Ebbe- und Fluth-Signale.

Da ein Flaggenstock auf Lonsdale Point errichtet worden ist, so werden daselbst die folgenden Signale gegeben werden, um den Stand der Ebbe und Fluth zwischen Lonsdale und Nepean Point anzuzeigen.

Fluth.

Wenn die Fluth in der Mitte der Einfahrt einsetzt, so wird eine blaue Flagge auf halber Masthöhe gezeigt werden und dort während des ersten Viertels aufgezogen bleiben.

Während des zweiten Viertels wird die blaue Flagge bis zur Mastspitze aufgehißt werden.

Während des dritten Viertels wird eine rothe Flagge auf halber Masthöhe gehalten und während des letzten Viertels eine rothe Flagge bis zur Mastspitze aufgehißt werden.

Ebbe.

Während der Ebbe werden dieselben Signale gemacht werden, um ihre vier Viertel anzuzeigen, bei jedem derselben wird aber eine Kugel unter der Flagge gezeigt werden.

Fluß Yarra.

Die folgenden Fluthsignale werden auch oben am Fockmaste der am Eingange des Flusses Yarra vor Anker gelegten Water Police Hulk gezeigt werden, um die Höhe der Fluth auf der Barre anzuzeigen.

Signal		bedeutet
Kugel an der Mastspitze	8	Fuß Wasser auf der Barre.
„ auf halber Masthöhe	8½	„ „ „ „ „
Zwei Kugeln an der Mastspitze	9	„ „ „ „ „
„ „ auf halber Masthöhe	9½	„ „ „ „ „
Blaue Flagge an der Mastspitze	10	„ „ „ „ „
„ „ auf halber Masthöhe	10½	„ „ „ „ „
Rothe Flagge an der Mastspitze	11	„ „ „ „ „

Bekannt gemacht Bremen, den 21. August 1854.

№ 109.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung der Commissioners of Northern Lighthouses in Edinburgh vom 12. August d. J. zufolge wird auf den **Out-Skerries of Whalsey**, an der Ostküste der Shetlands-Insel, ein Leuchtthurm erbaut werden und bis zur Vollendung des permanenten Leuchtthurms ein Feuer von einem temporairen Thurme gezeigt werden, welches von Freitag, den 15. September d. J., an jede Nacht, und zwar von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen wird.

Die von dem Ingenieur der Commissioners, Herrn David Stevenson, angegebene nähere Beschreibung des Leuchtthurms und Feuers ist folgende:

Der Leuchtthurm liegt auf dem östlichen Theile der Gruna-Insel, in 60° 25′ 24″ N. Br. und 0° 44′ 20″ W. Lge. und die Bound Skerry of Whalsey peilt nach dem Compaß von dem Leuchtthurme ungefähr Ost. Die äußere oder seewärts gerichtete Spitze der Bound Skerry ist ungefähr eine halbe Meile von der Lage des Leuchtthurms entfernt, so daß Schiffe, wenn sie das Feuer umfahren, weit abhalten müssen.

Das Whalsey-Feuer wird den Seefahrenden als ein Drehfeuer sichtbar werden, welches einmal in jeder Minute ein glänzendes weißes Licht zeigt.

Das temporaire Feuer wird von einem in Fachwerk gebauten Thurme gezeigt werden und befindet sich ungefähr 108 Fuß über dem Hochwasserspiegel zur gewöhnlichen Springzeit, und kann in einer Entfernung von ungefähr 16 Seemeilen oder, je nach der Beschaffenheit der Luft, weniger weit gesehen

werden. Einem nahestehenden Beobachter wird unter günstigen Umständen das Feuer in den Zwischenräumen der größten Helligkeit nicht völlig unsichtbar werden.

Die Commissioners machen ferner bekannt, daß in Folge geheimen Rathsbefehls vom 3. Juli d. J. folgende Abgaben für das Leuchtfeuer erhoben werden sollen, nämlich:

Für jedes dem Vereinigten Königreiche angehörende Schiff (sofern dasselbe nicht der Krone gehört oder in Ballast fährt), sowie für jedes fremde Schiff, welches privilegirt ist in die Häfen des Vereinigten Königreichs gegen Bezahlung derselben Tonnengelder, wie britische Schiffe, einzulaufen, sobald sie dieses Feuer passiren oder benutzen, beträgt die Abgabe in der Küstenfahrt jedes Mal zwei Sechszehntel eines Penny per Ton von der Tragfähigkeit des Schiffes, bei einer überseeischen Reise solcher Schiffe einen Penny per Ton.

Für jedes fremde Schiff, welches nicht ganz in Ballast gefahren wird und nicht, wie vorstehend erwähnt, privilegirt ist, beträgt die Abgabe das Doppelte des oben festgesetzten Betrages.

Die Abgaben sind bei Bezahlung folgender Ermäßigung unterworfen:

für eine Küstenfahrt 10 Procent,
für eine überseeische Fahrt 25 Procent.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. August 1854.

№ 110.

Von der Commission zur Verbesserung der indischen Seekarten in **Batavia** ist unterm 29. Juni d. J. zur Kenntniß aller Betheiligten gebracht worden, daß zur Bezeichnung der Stelle, wo unlängst die Königlich Niederländische Corvette „Samatra" gesunken ist,

auf der Rhede von Kema,

ein vorläufiges Zeichen aufgerichtet wurde, nachfolgender Form und Lage:

Auf einem Floß aus 9 Balken von 12 und 6 Fuß Länge steht ein Bambus-Gerüst von 9 rheinl. Fuß Höhe, und hieran ist ein Mast aus Bambus befestigt, der $13\frac{1}{2}$ rheinl. Fuß über das Gerüst hervorsteht. Das obere Ende desselben ist mit einer Kugel von ovaler Form mit $6\frac{1}{2}$ zu $3\frac{1}{2}$ Fuß Durchschnitt versehen. Das Floß liegt zu Anker vor einer alten Kanone von 400 oder 500 Niederl. Pfund Schwere und mit dem Floß verbunden, durch eine eiserne Kette von 20 Faden Länge. Dies Zeichen befindet sich auf $12\frac{1}{2}$ Faden Tiefe (Sandgrund), ungefähr 100 Niederl. Ellen östlich vom Wracke, dessen Ankerpeilungen sind:

Die Insel „Klein-Limbe" .... O z. N. — O.
Eine sichtbare Landspitze .... NO. ½ N.
Der Flaggenstock .... W. z. N.

Schiffe, welche sich der Rhede von Kema nähern, werden wohl thun, zu ankern innerhalb $1\frac{1}{2}$ oder 2 Kabellängen Abstand von dem Zeichen, zu rechnen von Nord durch West nach Süden.

Bekannt gemacht Bremen, den 6. September 1854.

№ 111.

Der Handelskammer ist eine Veröffentlichung des General-Gouverneurs von Niederländisch Indien vom 24. Juni d. J. mitgetheilt worden, die folgendes am 8. Septbr. 1853 erlassene Gesetz zur Kunde bringt:

Art. 1. Die Häfen von **Amboina, Banda, Ternate** und **Kajelie** werden von dem Tage der Veröffentlichung durch den General-Gouverneur an, unbeschadet des in Art. 3 und in Lokal-Verordnungen hinsichtlich des Opium-Zolls Bestimmten der freien Ein- und Ausfuhr aller Güter ohne Unterschied, einerlei unter welcher Flagge, ohne Bezahlung sei es von Ein- und Ausgangszöllen, sei es von Tonnen-, Hafen- oder Ankergeldern geöffnet, und ohne daß

die Kaufleute andern Formalitäten unterworfen werden, als den, hinsichtlich der Ausfuhr von Regierungs-Gewürzen, nämlich zu Amboina von Nelken, zu Banda von Muskat-Nüssen und Blüthen, nöthig erachteten.

Art. 2. In den nicht für frei erklärten oder kleinen Häfen der Molukken werden keine Ein- und Ausgangszölle erhoben von Gütern in niederländischen, von oder nach Amboina, Banda, Ternate und Kajelie bestimmten Fahrzeugen.

Art. 3. Es wird dem General-Gouverneur von Niederländisch Indien freigestellt, die für die Molukken bestehenden Verbote, hinsichtlich der Einfuhr von Feuerwaffen und Schießpulver, in einem oder mehreren obengenannten Häfen bestehen zu lassen, oder aufzuheben und wieder in Kraft zu setzen.

Zur weitern Ausführung dieses Gesetzes ist vom General-Gouverneur verordnet worden, daß alle nach dem 31. Decbr. 1853 bis dahin bestandenen Verordnungen gemäß fällig gewordener Aus- und Eingangszölle, Tonnen-, Hafen- oder Ankergelder an vorbenannten Plätzen restituirt werden sollen und hinsichtlich der näher durch den Gouverneur festzustellenden Punkte bestimmt worden, daß

a) die nach Amboina und Banda kommenden Handelsfahrzeuge allen vom Gouverneur der Molukken nöthig erachteten und bekannt gemachten Vorsichtsmaßregeln gegen die heimliche Ausfuhr von Regierungs-Gewürzen unterworfen, und

b) die am 10. Mai 1851 veröffentlichten Bestimmungen in Ansehung der Einfuhr, des Besitzes, des Verkaufs und Verbrauchs von Opium auf Banda durch Art. 1. des obigen Gesetzes nicht berührt werden sollen.

Bekannt gemacht Bremen, den 6. Septbr. 1854.

№ 112.

Die durch das hiesige königl. Spanische Vice-Consulat der Handelskammer mitgetheilte Gazeta do Madrid vom 5. September 1854 enthält nachstehende Anzeige der General-Direction der Marine:

Felsen Patxot im Nördlichen Atlantischen Ocean.

Aus der vor dem Hafencapitain in Alicante von dem die Spanische Schoonerbrigg Pepillo fahrenden Capitain Jaime Patxot abgegebenen Erklärung geht hervor, daß er auf seiner Reise von Havana nach Alicante um 6 Uhr Abends am 2. Juni bei NNO. auf Backbord eine Erhöhung wahrnahm, welche, nachdem er auf eine Meile sich genähert, sich als ein Felsenriff auswies, welches von SW. nach NO. sich erstreckte, ca. 50 Varas lang und 6 Varas breit war; der SW. Theil desselben ist ca. 5 Fuß über dem Niveau der See erhaben und läuft stumpf ab, der nach NO. ist weißlicher und niedriger, vielleicht nur 3 bis 4 Fuß hoch, langsam abfallend nach dem Wasser zu, worunter das Riff in längerer Distance fortläuft, als wie man solches über dem Wasser sieht.

Gegen das Nordende hin ist vermuthlich eine weitere Untiefe oder Steine befindlich, denn obschon es ruhiges Wetter war, vernahm man auf Distance einer halben Meile die Brandung. Beim NO. Ende wird selbst auf 100 Faden kein Grund sein, da daselbst das Wasser keine Grundfarbe hat. Die Lage dieses Felsenriffs ist unter sehr günstigen Umständen zur Mittagszeit aufgenommen 37° 26′ N. Br. und 33° 12′ W. Lge. nach dem Meridian von Cadix (33° 17′ 22″ W. vom Arsenal-Observatorium von San Fernando). Es schien dem Capitain Patxot nicht rathsam, sich dem Felsen mehr zu nähern, da es schon sehr spät und der Horizont sehr bezogen war.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. September 1854.

№ 113.

Einer Mittheilung des hiesigen Großbritannischen Viceconsuls zufolge, haben die Commissioners of Northern Lighthouses in Edinburgh unterm 20. Sept. d. J. bekannt gemacht, daß mit der Absicht, demnächst ein permanentes

Leuchtfeuer an derselben Stelle zu errichten, auf dem Nord-Ende der Insel **Unst in Shetland** ein temporairer Leuchtthurm erbaut ist, dessen Feuer zuerst in der Nacht vom Mittwoch, den 11. October d. J., und jede folgende Nacht von Dunkelwerden bis Tagesanbruch brennen wird.

Die von dem Ingenieur der Commissioners, Herrn David Stevenson, angegebene nähere Beschreibung des Leuchtthurms und Feuers ist folgende:

Der temporaire Leuchtthurm ist erbaut auf Muckle Flugga, einer Spitze von der Felsengruppe, genannt die Burra Fiord Holms, welche unweit des Vorlandes von Hermaness, als der nördlichen Spitze der Insel Unst, liegt.

Der Leuchtthurm liegt in 60° 51′ 20″ N. Br. und 0° 53′ 3″ W. Lge.

Der kleine Felsen, genannt der „Out Stack", welcher der nördlichste auf den Shetland-Inseln ist, peilt von dem Leuchtthurme ungefähr O. z. N. 1/2 N. nach dem Compaß und ist die Distance ungefähr eine halbe Seemeile.

Das Nord-Unst-Feuer wird den Seefahrern als ein festes Feuer von natürlicher Farbe sichtbar werden. Es befindet sich ungefähr 165 Fuß über dem Hochwasserspiegel zur gewöhnlichen Springzeit und kann ungefähr 19 Seemeilen weit und nach Beschaffenheit der Atmosphäre auf kürzere Distance gesehen werden.

Die Commissioners haben ferner bekannt gemacht, daß in Folge geheimen Rathsbefehls vom 3. Juli d. J. folgende Abgaben für das Leuchtfeuer erhoben werden sollen, nämlich:

Für jedes dem vereinigten Königreiche angehörende Schiff (sofern dasselbe nicht der Krone gehört, oder ganz in Ballast fährt), so wie für jedes fremde Schiff, welches privilegirt ist, in die Häfen des vereinigten Königreichs gegen Bezahlung derselben Tonnengelder, wie britische Schiffe, einzulaufen, sobald sie dieses Feuer passiren oder benutzen, beträgt die Abgabe: in der Küstenfahrt jedes Mal zwei Sechszehntel eines Penny per Tonne von dem Tonnengehalt des Schiffes, bei einer überseeischen Reise solcher Schiffe einen Penny per Tonne.

Für jedes fremde Schiff, welches nicht ganz in Ballast gefahren wird und nicht, wie vorstehend erwähnt, privilegirt ist, beträgt die Abgabe das Doppelte der oben festgesetzten Gebühr.

Bei Bezahlung sind die Abgaben folgender Ermäßigung unterworfen:
für eine Küstenfahrt 10 Procent,
für eine überseeische Fahrt 25 Procent.

Bekannt gemacht Bremen, den 26. September 1854.

№ 114.

In Folge einer Mittheilung von Seiten des Königlich Dänischen Consulats hieselbst hat das Königlich Dänische Marineministerium zu Kopenhagen unter dem 20. September d. J. bekannt gemacht, daß das neue

Hafenleuchtfeuer bei **Assens**

zum ersten Male am Sonntag, den 1. October d. J., 1/2 Stunde nach Sonnenuntergang brennen wird.

Der Thurm, von welchem das Leuchtfeuer gezeigt wird, ist auf dem nördlichen Hafendeiche 23 Ellen von der äußersten Spitze desselben angebracht worden und ist weiß angestrichen. Die Höhe der Flamme über dem gewöhnlichen Wasserstande ist 20 Fuß.

Bekannt gemacht Bremen, den 2. October 1854.

№ 115.

Einer der Handelskammer gemachten Mittheilung zufolge, sollte laut desfallsiger vom Bremischen Consulate in Neapel eingesandten Anzeige vom 20. Oct. d. J. an auf

Cap Gallo, in NW. des Golfs von Palermo,

(in 38° 14′ 3″ N. Br. und 11° 4′ östlicher Länge, vom Pariser Meridian gerechnet) ein katadioptrischer Apparat 4ter Ordnung angezündet werden, von großer Form (gran modello) und mit festem und unveränderlichem Lichte. Das Feuer dieses Apparats sollte 45 Meter über dem Niveau des Meeres erhaben, und das Licht 15 Meilen weit (von denen 60 auf einen Grad gehen) sichtbar sein können.

Ferner wird an dem Leuchtthurm von

Cap Passero

(36° 41′ 30″ nördlicher Breite und 12° 49′ 41″ östlicher Länge) ein katadioptrischer Apparat 4ter Ordnung eintreten mit festem von 3 zu 3 Minuten an Helligkeit wechselndem Feuer; dasselbe wird vom 20. November d. J. an brennen, 39,40 Meter über dem Niveau des Meeres erhaben sein und in einer Entfernung von 14 Meilen (60 auf einen Grad) gesehen werden können.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. October 1854.

№ 116.

Das Hydrographic Office in London bringt unterm 8. September c. zur öffentlichen Kunde, daß laut Anzeige der Schwedischen Regierung vom 1. September d. J. an, auf der **Vingä-Insel**, im Kattegat an der Küste von Schweden, ein additionelles festes Feuer, welches sich in kurzen Zwischenräumen durch Blinke verändert, angezündet worden ist.

Der neue Leuchtthurm ist so gelegen, daß er NO. ½ N. in einer Entfernung von 400 Fuß von dem alten Vingä-Leuchtthurm peilt.

Das Feuer ist 4ter Ordnung und befindet sich 87 Fuß über der Meeresfläche oder auf derselben Höhe wie das gegenwärtige feste Feuer und kann von allen Richtungen aus gesehen werden.

Zugleich ist, außer dem obigen, das Feuer auf der **Buskär-Insel**, welche 2½ miles östlich von Vingä liegt, dahin verändert worden, daß dasselbe seewärts roth erscheint, aber gegen Vingä Sund weiß bleibt.

Bekannt gemacht Bremen, den 10. November 1854.

№ 117.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung des Hydrographic-Office in London vom 16. September d. J. mitgetheilt worden, der zufolge die Schwedische Regierung angezeigt hat, daß am 9. August d. J. das feste Feuer auf

Holmö - Gadd

im Bothnischen Meerbusen aus einem Kohlenlichte in ein Oellicht mit Reflectoren verändert ist.

Das Feuer, welches wie früher, 72 Fuß über dem Spiegel der Meeresfläche erhaben ist, ist nach allen Richtungen, außer den Peilungen SSW. ¼ W. westlich bis SW. z. W. sichtbar.

Ein stärkerer Lichtglanz wird in der Richtung nach dem äußern oder Süd Gaddsnytan Felsen (nur 5 Fuß) geworfen, von welchem das Feuer NNO. ½ O. auf Entfernung von 1¼ mile peilt.

Der Leuchtthurm steht 63° 35′ 50″ N. Br. und 20° 46′ O. Lge. von Greenwich.

Bekannt gemacht Bremen, den 10. November 1854.

№ 118.

Einer Mittheilung des Königlich Dänischen Consulats zufolge ist bei

Kobbergrunden im Kattegat

ein neues dreimastiges Feuerschiff ausgelegt. Es hat zum ersten Male Sonntag den 29. October eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang Feuer gezeigt.

Dieses neue Feuerschiff hat 3 Feuer, eins auf jedem Maste, deren mittelstes sich 40 Fuß und die zwei anderen 28 Fuß über der Meeresfläche befinden.

Jedes Feuerapparat besteht aus 8 argantischen Lampen mit versilberten Parabolspiegeln, in einer Laterne rings um den Mast angebracht. Das Schiff hat einen rothen Ballon auf jedem Top und ist in Gleichheit mit den übrigen dänischen Feuerschiffen außer Bord roth gemalt mit einem weißen Kreuze, in welchem der Name der Station „Kobbergrunden“ angeführt steht.

Der Platz des Schiffes ist auf 57° 8′ 30″ N. Br. und 11° 20′ 30″ L. Oe. Gr. im SO. z. S., $3\frac{1}{2}$ Kabellänge von Kobbergrundens südlichen Wagen: Neue Wagen genannt, auf 4 Faden Wasser.

Bei vorgenommenen Untersuchungen hat es sich gezeigt, daß in sichtbarem Wetter und mit dem Auge 10 Fuß über der Meeresfläche:

> sieht man das oberste Feuer in einer Entfernung von 8 Viertelmeilen und die untersten von 7 Viertelmeilen;
>
> wenn das Feuerschiff unter einem Winkel bis auf $1\frac{1}{2}$ Strich von beiden Seiten der Linie gerade vor oder nach hinten zu, gesehen wird, so sieht man nur 2 Feuer, ist benannter Winkel dahingegen größer, werden alle 3 Feuer gesehen; in einem Fernrohr werden die Feuer von einander unterschieden werden können von dem Augenblicke an, daß die untersten Feuer über dem Horizonte sichtbar werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 11. November 1854.

№ 119.

Leuchtfeuer auf Cap San Antonio.
(Mittelländisches Meer. Provinz Alicante (Spanien).

Vom 1. Januar 1855 an wird jede Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang auf dem alten Thurme des Caps San Antonio ein neues Feuer brennen. Dasselbe liegt auf 38° 48′ 30″ N. Br. und 6° 24′ 42″ O. Lge. vom Meridian des Marine-Observatoriums von San Fernando.

Es besteht aus einem Apparate zweiter katadioptrischer Ordnung und hat ein Licht von natürlicher Farbe mit Verfinsterungen von halber zu halber Minute. Das Feuer befindet sich 625,4 (span.) Fuß über dem Meeresspiegel und wird 19 Meilen (millas) weit, jedoch nach der Beschaffenheit der Atmosphäre und dem Standpunkte des Beobachters auf größere oder geringere Entfernung sichtbar sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 14. November 1854.

№ 120.

Einer Mittheilung des Königlich Dänischen Consulats hieselbst zufolge ist vom Marineministerium zu Kopenhagen unterm 10. November d. J. folgende, den

unterseeischen electrischen Telegraphen im Sunde

betreffende Bekanntmachung erlassen worden:

„Es wird hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht, daß ein unterseeischer Telegraphendraht, von der seeländischen Küste bei Vedbek bis zu der Küste Schonens in der Nähe des Edelhofes Hillesborg, gelegt worden und daß derselbe in folgenden Marken liegt:

„Zwei bei Vedbek in O. ¾ N. und W. ¾ S. von einander errichtete Marken bezeichnen die Linie von Vedbek ab südlich um die Insel Hveen und zwei bei Hillesborg in O. z. N. ½ N. und W. z. S. ½ S. von einander errichtete Marken bezeichnen die Linie von der Südspitze Hveen's bis zu der Küste Schonens. Zwischen Vedbek und der Südspitze Hveen's ist die Lage des Telegraphendraths außerdem mit Flossen mit kleinen Flaggen bezeichnet worden und an der Südspitze Hveen's, da wo die Linie sich krümmt, ist eine größere Baake ausgelegt worden.

„Alle Seefahrende werden davor gewarnt, in den obengenannten Marken zu Anker zu gehen, indem das Ankern über dem Telegraphendrahte bedeutenden Schaden und Ungemach veranlassen kann, nicht nur für das Allgemeine, dadurch, daß der Telegraphendraht in Unordnung gebracht werden könnte, sondern auch für die zu Anker gehenden Schiffe, welche sich der Gefahr aussetzen, den Anker nicht lichten zu können und ihre Ankerketten oder Taue zu sprengen, und ist den Verwarnungen oder Anweisungen unweigerlich Folge zu leisten, die, mit Rücksicht auf den Telegraphendraht, entweder von den beikommenden Aufsehern oder von den Lootsen, dem Leuchtfeuer- und Baaken-Inspector oder den Zollkreuzern gegeben werden."

Bekannt gemacht Bremen, den 4. December 1854.

№ 121.

Vom Königlich Dänischen Consulate hieselbst ist der Handelskammer folgende, vom Marineministerium zu Kopenhagen unterm 20. November d. J. erlassene Bekanntmachung mitgetheilt worden:

Es wird statt des gegenwärtigen Leuchtfeuers an der

Stör-Mündung

am 1. December d. J. ein ähnliches Spiegel-Leuchtfeuer, welches in einem weiß gemalten eisernen Thurme unmittelbar neben dem alten Leuchtfeuer angebracht ist, angezündet, und gleichzeitig das letztere eingezogen werden.

Die Höhe der Flamme ist 22 $\frac{1}{2}$ Fuß über dem gewöhnlichen Hochwasserstande, und zeigt sich 5 Fuß über dem Ivenflether Deiche. Das Feuer beleuchtet den Halbkreis des Horizonts zwischen mißweisendem W. z. S. durch N. bis zu O. z. N. mit einer Seeweite von $1\frac{1}{2}$ Meilen."

Bekannt gemacht Bremen, den 4. December 1854.

№ 122.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office zu London vom 24. November d. J. hat die Norwegische Regierung bekannt gemacht, daß vom 16. desselben Monats an

auf der Westspitze von **Egeröe**,

in der Nähe der nördlichen Einfahrt von Egersund, ein festes Feuer, 156 Fuß über dem Meeresspiegel, errichtet ist. Dasselbe ist seewärts von allen Richtungen aus auf eine Distance von 22 Seemeilen weit sichtbar.

Der Thurm, welcher roth angestrichen ist, steht auf 58° 24′ 45″ N. Br. und 5° 48′ 15″ O. Lge. von Greenwich.

Bekannt gemacht Bremen, den 20. December 1854.

№ 123.

Das Hydrographic Office in London bringt unterm 18. November d. J. zur öffentlichen Kunde, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika folgende Erleichterungen bei

der Einfahrt in **Mobile-Bay (Florida)**

getroffen hat:

1. Ein Boot, welches eine Glocke führt und schwarz und weiß gestreift gemalt ist. Es liegt in 8 Faden Tiefe vor Anker, eine halbe Meile (mile) außerhalb der Barre und peilt nach Sand Island NNW. $\frac{1}{2}$ W. auf $2\frac{1}{4}$ miles Entfernung. Die Glocke tönt durch die fortwährende Bewegung des Boots.

2. Eine schwarz und weiß gestreifte eiserne Bojetonne liegt in der Mitte des Fahrwassers, grade innerhalb der Barre in einer Linie mit dem Glocken-Boote und dem Leuchtthurme von Sand Island.

Eine schwarz angestrichene eiserne Bojetonne liegt auf der westlichen Seite des Haupt-Fahrwassers, am Rande der östlichen Bank.

Eine roth angestrichene eiserne Bojetonne liegt an der östlichen Seite des Fahrwassers, unweit des Randes, der östlichen Bank und der eben erwähnten schwarzen Bojetonne gegenüber.

Eine andere schwarze eiserne Bojetonne liegt an der westlichen Seite des Fahrwassers, an dem Rande der westlichen Bank, dem Fort Morgan gegenüber.

Eine zweite rothe eiserne Bojetonne liegt an der östlichen Seite des Haupt-Fahrwassers am westlichen Ende des mittleren Grundes (Middle Ground).

3. Zwei hölzerne Baaken, jede 20 Fuß hoch, auf dem östlichen Ende von Sand Island und zwei andere auf Mobile Point; jede dieser Baaken trägt ein Feuer.

Baaken auf **Sand Island**: Die äußere oder gegen die See gerichtete Baake auf Sand Island ist weiß angestrichen, mit einem verticalen rothen Streifen auf der der See zugewandten Seite; dieselbe trägt ein weißes Licht, und in eine Linie mit dem Sand Island Leuchtthurm gebracht, führt sie zu dem Glocken-Boote und dann über die äußere Barre.

Die innere Baake auf Sand Island ist roth angestrichen und trägt ein rothes Feuer. Wenn nach Süden zu, in eine Linie mit der äußeren oder der See zugewandten Baake auf Sand Island gebracht, bezeichnet sie die Grenze des Fahrwassers längs der westlichen Bank, nördlich von Sand Island.

Baaken auf **Mobile Point**: Die äußere oder die der See zugewandte Baake ist roth angestrichen und trägt ein rothes Feuer; in eins gebracht mit der innern Baake auf Mobile Point, führt sie von der Barre dem westlichen Rande der östlichen Bank entlang nach Norden.

Die innere Baake auf Mobile Point ist weiß angestrichen und trägt ein weißes Feuer; nach Süden mit dem Leuchtthurm von Mobile Point in eine Linie gebracht, führt sie nach der oberen gestreiften Bojetonne durch das Fahrwasser an der Westseite des westlichen Endes von Middle Ground.

Beim Einfahren in den Hafen soll man die rothen Bojetonnen steuerbord und die schwarzen Bojetonnen backbord lassen.

Bojetonnen, welche schwarz und weiß gestreift sind, kann man auf jeder Seite passiren, sie sollen jedoch genau in Sicht behalten werden.

Bei nebligem Wetter soll ein einlaufendes Schiff, nachdem es nahe bei dem Glockenboote passirt, NNW. $^1/_2$ W. nach dem Compaß bis zu der gestreiften Bojetonne fahren und dann seinen Cours nach N. z. W. $^1/_4$ W. ändern bis zum Sand Island Leuchtthurm, von wo aus der Cours in der Mitte des Fahrwassers bis zu der oberen gestreiften Bojetonne N. $^1/_4$ O. ist. Von diesen gestreiften Bojetonnen soll es NW. $^1/_2$ N. steuern, bis hinter der oberen rothen Bojetonne, wo alsdann ein N. z. W. $^3/_4$ W. Cours es zu dem oberen Ankerplatz der niederen Bucht (the lower fleet) führen wird, wo es ankern kann.

4. Eine Schrauben-Pfahlbaake wird für die Untiefe bei Revenue Point, nahe der äußern Barre, verfertigt. Da das Fahrwasser zwischen Pelican und Dauphin Islands geschlossen ist, so ist auf der Südspitze der südöstlichen Pelican Untiefe in 20 Fuß Wasser eine schwarze Spierenboje gelegt, von wo aus der Cours über die Barre NO. $^1/_2$ O. ist.

Bekannt gemacht Bremen, den 20. December 1854.

№ 124.

Einer Mittheilung des Königlich Dänischen Consulats hieselbst zufolge ist vom Marineministerium zu Kopenhagen unterm 11. December v. J. folgende, das

Leuchtfeuer bei **Düsternbrook**, am Kieler Hafen,

betreffende Bekanntmachung erlassen worden:

„In Verbindung mit der Bekanntmachung des Ministeriums vom 6. v. M. wird hierdurch zur allgemeinen Kunde gebracht, daß das Leuchtfeuer bei

Düsternbrook in der Kieler Föhrde zum ersten Male Mittwochen, den 27. d. M., am Abende 1/2 Stunde nach Sonnenuntergang angezündet werden wird.

„Selbiges ist ein festes Feuer mit Sideralapparat und rothem Lampenglase, wodurch dem Lichte ein röthlicher Schein gegeben wird. Die Höhe der Flamme ist 19 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserstande.

„Das Feuer beleuchtet den Horizont zwischen mißweisenden SW. 1/2 W. durch O. bis zu N. z. O. mit einer Schweite von 1 1/2 Meilen, und brennt jede Nacht das Jahr hindurch, ausgenommen wenn die Föhrde mit Eis belegt ist.

„Die Leuchtfeuer-Laterne ist in einem 14 Fuß hohen, roth und weiß angestrichenen, säulenförmigen eisernen Thurm angebracht, und auf der östlichen Spitze von Düsternbrook NO. von der dortigen Badeanstalt errichtet.

„Gleichzeitig mit der Anzündung dieses Leuchtfeuers wird die Hafenleuchte zu Kiel, auf Veranstaltung der Communalbehörde, dergestalt verändert werden, daß sie grünes Licht zeigt.“

Bekannt gemacht Bremen, den 3. Januar 1855.

№ 125.

Zufolge einer Mittheilung des Königlich Dänischen Consulats hieselbst ist von dem Commandeur und Oberlootsen der Seeländischen und Lolländischen Districte folgende Bekanntmachung, datirt Kopenhagen, den 12. Decbr. 1854,

in Betreff der Veränderung verschiedener Seezeichen, Baaken 2c. **im Sunde**, erlassen worden:

„Es wird hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht, daß die Seezeichen im Sunde in diesem Jahre wie gewöhnlich am 21. d. M. eingenommen werden, insofern Eisgang es nicht früher nothwendig machen sollte, und

daß die Anzahl der Winterzeichen von derselben Zeit an von 5 bis zu 13 vermehrt werden wird, so daß der Sund in diesem Winter folgendermaßen bezeichnet wird:

An dem NO.-Ende von Stubben. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 2 aufwärts gebundenen Besen, statt der Tonne Nr. 7;

an der Ostseite der Stubberumpe. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 1 aufwärts gebundenen Besen, gleich der im Sommer ausgelegten;

an dem Nordende der Revshale. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 2 aufwärts gebundenen Besen, statt der Tonne Nr. 8.

Im Kongedyb:

an der Mitte des Middelpult. 1 Treibbaake mit weißer Stange und 1 Ballon, gleich der im Sommer ausgelegten.

an der Westseite des Middelgrund. 1 Treibbaake mit weißer Stange und 2 abwärts gebundenen Besen, gleich der im Sommer ausgelegten.

Im Holländerdyb:

an dem NO.-Ende des Middelgrund. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 3 aufwärts gebundenen Besen, statt der Tonne Nr. V.;

an der Ostseite des Middelgrund. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 2 aufwärts gebundenen Besen, statt der Tonne Nr. IV.;

an dem Südende des Middelgrund. 1 Treibbaake mit schwarz und weiß angestrichener Stange und 1 Ballon, statt der Tonne Nr. III.

Im Drogden:

an der Ostseite von Nordre Röse. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 2 aufwärts gebundenen Besen, gleich der im Sommer ausgelegten;

an der Ostseite von Söndre Röse. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 2 aufwärts gebundenen Besen, gleich der im Sommer ausgelegten;

an der Ostseite von Sandrevet. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 1 aufwärts gebundenen Besen, statt der Tonne Nr. I.

an der Südseite von Sandrevet. 1 Treibbaake mit schwarzer Stange und 3 aufwärts gebundenen Besen, gleich der im Sommer ausgelegten;
an der Westseite von Holmetunge. 1 Treibbaake mit weißer Stange und 2 abwärts gebundenen Besen, gleich der im Sommer ausgelegten."

Bekannt gemacht Bremen, den 3. Januar 1855.

№ 126.

Das Hydrographic-Office in London bringt unterm 1. Januar d. J. zur öffentlichen Kunde, daß die Leuchtfeuerbehörde der Ver. Staaten von folgenden, im gegenwärtigen Monate zu treffenden Veränderungen

der Leuchtfeuer auf **Sapelo Island** (Georgien), und zu **St. Augustine** (Florida)

Mittheilung gemacht hat:

1) Am 20. d. Mts. soll das Drehfeuer auf Sapelo Island in ein durch Blinke sich veränderndes festes Feuer verwandelt werden.

Die annähernde Lage des Feuers ist 31° 21′ 30″ N. Br. und 81° 24′ 00″ W. Lge. von Greenwich. Da dasselbe sich 74 Fuß über dem Meeresspiegel befindet, wird es vom Deck eines Schiffes von mäßiger Größe auf 14 miles Entfernung gesehen werden.

2) Am 31. d. Mts. wird das feste Feuer zu St. Augustine in ein durch Blinke verändertes festes Feuer verwandelt werden.

Die annähernde Lage des Feuers ist 29° 52′ 18″ N. Br. und 81° 25′ 00″ W. Lge. von Greenwich. Da dasselbe sich 68 Fuß über dem Meeresspiegel befindet, wird es vom Deck eines Schiffes von mäßiger Größe auf 14 miles Entfernung gesehen werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. Januar 1855.

№ 127.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Niederländischen Marineministers vom 19. August 1854 zufolge sind an der nördlichen Spitze der Provinz Zeeland,

längs des **Banjaard** und der **Oosterbank**,

zwei verschieden bezeichnete Baakenwerke an der Außenseite des Banjaard errichtet, nämlich:

1) Eine Tonne nach der Form der Ankerbojen, erster Größe, auf etwa 4 Kabellängen außerhalb Nordwest von der steilen Spitze des Banjaards, weiß angestrichen mit rothem Topp und einem in der Höhe von einer Elle darauf befestigten halbrunden, schwarz angestrichenen Korbe, in folgenden Marken und Peilungen:

Den Leuchtthurm auf der Nordseite der Insel Schouwen mitten in der Düne von Wester-Doodkist; Veere gut frei von den Dünen an „de Schans"; peilt den Thurm des Drehfeuers auf der Insel Schouwen OSO. (etwas östlicher); den Thurm von West-Kapelle SSW. ½ W. in 10 Faden oder 17 Ellen Tiefe bei niedrigem Wasser.

2) Eine gleiche Tonne in einer Entfernung von einer halben deutschen Meile WSW. von der erstgenannten Tonne, gleichfalls weiß angestrichen mit rothem Topp und einer darauf in der Höhe von einer Elle befestigten ganz runden roth angestrichenen Kugel, in folgenden Peilungen:

den Thurm des Drehfeuers zu Schouwen O. z. S. (etwas südlicher);
den Thurm von West-Kapelle SSW. ¼ W. in 8 Faden oder 13, 5 Ellen Tiefe bei niedrigem Wasser.

colle, eine schwimmende Baake in 5 Fuß Wasser gelegt ist. Dieselbe hat eine viereckige pyramidalische Form, und ist der obere Theil derselben roth, der untere weiß angestrichen. Um diese Untiefe zu vermeiden, müssen die Schiffe sich 20 Faden von der Baake entfernt halten.

Bekannt gemacht Bremen, den 24. Januar 1855.

№ 131.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 26. Juli v. J. zugegangen, derzufolge laut Anzeige der Regierung der Vereinigten Staaten auf der östlichen Seite des Dammes auf

Sea Horse Cay, dem Hafen von **Cedar Cay** in Florida

ein festes Feuer, welches in jeder Minute durch einen Blick variirt, seit dem 1. August v. J. errichtet werden sollte. Der Thurm ist ein einfaches einstöckiges Gebäude von Ziegelsteinen, worüber ein Wachtzimmer und das für das Feuer sich befindet, welche beide weiß sind.

Das Feuer ist 75 Fuß über dem Meeresspiegel erhaben und auf 5 Meilen (leagues) Entfernung sichtbar. Das Gebäude steht annähernd auf 29° 5′ 30″ N. Br. und 82° 57′ 30″ W. L. von Greenwich.

Das Feuer ist dazu bestimmt, um Schiffe von der Südseite zu dem Haupteingange des Hafens von Cedar Bay zu führen: Indem man dasselbe zwischen den Peilungen von N. und NNW. (nach dem Compaß) hält, kann man sich dem Hafen sicher auf eine Meile (mile) nähern und dadurch ein gefährliches Riff, welches sich in süd-westlicher Richtung auf 12 miles von Sea Horse Cay erstreckt, vermeiden.

Bekannt gemacht Bremen, den 30. Januar 1855.

№ 132.

Einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 4. August v. J. zufolge hat die Regierung der Ver. Staaten von Nordamerika zur Kunde gebracht, daß auf der

Insel **Alcatraz** in der **San Francisco Bay** (Californien)

am 1. Juni v. J. ein festes Feuer errichtet worden ist. Dasselbe befindet sich 160 Fuß über dem Meeresspiegel, ist nach allen Richtungen hin sichtbar und kann bei gewöhnlichem Zustande der Atmosphäre auf eine Entfernung von 12 miles von den „Heads" gesehen werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 30. Januar 1855.

№ 133.

Zufolge einer Mittheilung des Hydrographic Office in London vom 4. Aug. v. J. hat die schwedische Regierung angezeigt, daß auf der

Nord **Koster** Insel, in der **Bohus-Bay,**

das blaue Drehfeuer, oder das nördlichste der zwei Feuer, in ein festes weißes Feuer umgestaltet ist, welches sich durch Blinke, die einander in Zwischenräumen von ungefähr 7 Secunden folgen und auf eine Entfernung von 3 miles sichtbar sind, verändert.

Der Thurm steht auf 58° 54′ 10″ N. Br. und 11° 0′ 0″ W. Lge. von Greenwich.

Bekannt gemacht Bremen, den 30. Januar 1855.

№ 134.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 26. Juli v. J. mitgetheilt worden, zufolge welcher die rothe SW. Bojetonne der Shingles auf der westlichen Seite des

Needles Canals

und die schwarze Bojetonne an dem südlichsten Ende von

Spit Sand

unweit South Sea Castle bei der Einfahrt in den Hafen von Portsmouth aufgenommen und an deren Stelle „Peacocks Refuge Tonnen-Baaken" ausgelegt sind.

Die Tonnen-Baaken, von Eisen verfertigt, sind durch ihre Größe, aufrechte Stellung und kegelförmiges Fachwerk sehr bemerkbar. Der obere Theil dieses Fachwerks endet in einen dreieckigen gläsernen Reflector, welcher bei der Baake auf den Shingles 20 Fuß und bei der auf Spit Sand 14 Fuß über dem Wasser ist.

Um diese Bojetonnen befindet sich ein Zuflucht gewährendes Verdeck oder eine Platte mit einem Sitz und Geländer ungefähr 2 Fuß über der Oberfläche des Wassers.

Lage.

Die SW. Tonnen-Baake der Shingles liegt in 6¾ Faden Wasser, eine Meile (mile) westlich von dem Ende der Untiefe und peilt von der rothen Baake auf Hurst Point in einer Linie mit dem High-Leuchtthurme ONO., von dem Middle Needle Rock in einer Linie mit dem Needles-Leuchtthurm SO. z. O. ¼ O.

Die Tonnen-Baake an dem äußersten Ende von Spit Sand liegt in 22 Fuß Wasser vor Anker (zwischen derselben und dem Spit geht aber kein Fahrwasser). Von dieser Baake peilt die innere oder östliche Swatchway Marke halb Weges zwischen St. Pauls Chapel und dem westlichen Ende von der großen Kreidegrube (Chalk Pit), N. z. O. ¼ O., und die Dock Mühle (Dock mill) in einer Linie mit Portsdown Semaphore NO. ½ O.

Bekannt gemacht Bremen, den 30. Januar 1855.

№ 135.

Der Gouverneur der Insel Malta hat unter dem 9. Januar d. J. veröffentlicht, daß auf der

Delimara Spitze (Marsa Scirocco) auf der südöstlichen Seite von Malta,

ein Leuchtthurm erbaut worden ist, von welchem vom 1. Februar d. J. an ein rothes festes Feuer gezeigt werden wird, welches von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen und 148 Fuß über dem Meeresspiegel erhaben sein wird. Der Thurm ist ein rundes Gebäude von 58 Fuß Höhe und steht auf einem felsigen Vorgebirge, welches die östliche Grenze der Bucht von Marsa Scirocco bildet, zu deren Ankerplatz er ein sicherer Führer ist.

Das Feuer scheint in einem ununterbrochenen Bogen des Horizonts von 270° von N. 35 O. durch Süden bis N. 55 W. (magnetisch); der verdunkelte Kreisausschnitt ist nur auf der Landseite.

Bei Tage wird der Thurm deutlich zu sehen sein. Die maßgebenden Zeichen, um von dem in der Nähe befindlichen Monsciar Riff hinreichend weit abzuhalten und zugleich zwischen dem Riff und der Küste zu fahren, wie sie von Capt. Spratt in der neuesten vom Hydrographic Office publicirten Karte angegeben, müssen der Schifffahrt von der äußersten Wichtigkeit sein. Sie sind folgende:

Um das Monsciar Riff vorbei zu passiren, halte man den St. Elmo Leuchtthurm (bei der Einfahrt des Hafens zu Valetta) vom Ricasoli Rücken auf N. 48 W. frei (magnetisch). Um zwischen das Monsciar Riff und die Küste hindurch zu fahren, halte man, wenn von Norden kommend, den Leuchtthurm

(Dellimara) in eins mit der Spitze von Scirop il Chaglu; wenn von Süden kommend, ist der Zoncor-Thurm, seine Breite von der St. Thomas Spitze offen gehalten, ein sicherer Cours.

Da das Feuer sich 148 Fuß über dem Meeresspiegel befindet, kann jeder Seemann die Entfernung berechnen, auf welcher es entweder vom Deck oder der Mastspitze sichtbar sein wird.

In der neuerdings über diesen Theil der Insel Malta publicirten Karte sind Umrisse des Landes, um die maßgebenden Zeichen zu verdeutlichen, beigefügt, welche dem Seefahrer von wesentlichem Nutzen sein werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 30. Januar 1855.

№ 136.

Zufolge einer Bekanntmachung des Trinity House, London, vom 23. Januar d. J., derzufolge auf dem Königl. Marine-Yard in

Deal

täglich, ungefähr um 5 Minuten vor 1 Uhr Nachmittags eine Zeitkugel (Time ball) auf halber Masthöhe und bis zur Spitze ungefähr um 3 Minuten vor 1 Uhr Nachmittags aufgezogen werden wird.

Dieselbe wird täglich durch einen plötzlichen galvanischen Strom (von dem Königl. Observatorium in Greenwich) genau um 1 Uhr Nachmittags (mittlerer Zeit von Greenwich) heruntergelassen werden.

Die zu notirende Zeit ist der Augenblick, in welchem die Kugel von dem Flügelarm zu fallen anfängt.

Wenn in Folge einer Unordnung in der Maschinerie die Kugel um 1 Uhr Nachmittags nicht heruntergelassen ist, wird sie 10 Minuten lang an der Spitze des Mastes gehalten und dann allmälig heruntergelassen werden. Sie wird alsdann nochmals aufgezogen und um 2 Uhr Nachmittags heruntergenommen werden. Die genaue Zeitangabe kann indessen nicht auf 2 Secunden garantirt werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 3. Februar 1855.

№ 137.

Leuchtfeuer auf Cap de la Higuera.

(Provinz Guipúzcoa, Spanien.)

Vom 1. April d. J. an wird jede Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein auf dem Cap de la Higuera an der Mündung des Flusses Vidasoa errichtetes neues Feuer brennen, welches das während des Winters auf jenem Platze angezündete ersetzen wird. Dasselbe wird sich an der westlichen Seite des Hafenbassins der Stadt Fuenterrabia auf 43° 23′ 35″ N. Br. und 4° 25′ 17″ O. Lge. vom Marine-Observatorium von San Fernando befinden.

Das Feuer wird aus einem katadioptrischen Apparate fünfter Classe bestehen und ein festes Licht von natürlicher Farbe haben, welches auf einer Entfernung (jedoch nur bei günstigem Zustande der Atmosphäre) von 7 Meilen (millas) sichtbar sein wird.

Das Feuer desselben ist 312 span. Fuß über der Meeresfläche erhaben.

Bekannt gemacht Bremen, den 14. Februar 1855.

№ 138.

In Folge einer Bekanntmachung des Ministeriums des Innern des Königreichs beider Sicilien ist vom 8. Februar d. J. an auf der

„Colombaja“ von Trapani,

auf 38° 1′ 53″ N. Br. und 10° 9′ 54″ O. Lge. vom Pariser Meridian, statt des bisherigen Leuchtfeuers ein neuer katadioptrischer Apparat 4. Ordnung

angezündet worden, welcher ein festes Feuer mit Blinken von drei zu drei Minuten zeigt. Dasselbe befindet sich 42, 34″ Mètres über der Meeresfläche und kann auf einer Entfernung von 14 Meilen (60 auf einen Grad) gesehen werden.

Ferner wird vom 8. März d. J. an

auf der **Vulcano-Insel**, auf der Spitze des „**Rosario**“,

auf 38° 10′ N. Br. und 12° 34′ 50″ O. Lge. vom Pariser Meridian, ein dem obigen ganz ähnlicher Apparat angezündet werden. Das Feuer desselben wird sich 139, 40″ Mètres über der Meeresfläche befinden und auf einer Entfernung von 14 Meilen (60 auf einen Grad) weit sichtbar sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 20. Februar 1855.

№ 139.

Zufolge einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic-Office in London vom 26. Februar d. J. hat die Hafencorporation in Dublin zur Anzeige gebracht, daß das auf dem

Old Head of Kinsale

an der Südküste von Irland errichtete Leuchtfeuer vom Abend des 16. April d. J. an, noch weiter nach Norden in der Courtmacsherry-Bay sichtbar sein wird.

Das Feuer wird nach wie vor seewärts und gegen den Kinsale Hafen als ein festes helles Feuer, jedoch auf dem neu zu errichtenden Bogen in einer Richtung von der Einfahrt in Courtmacsherry-Bay bis Horse Rock als ein rothes, und weiter innerhalb der Bay nördlich von der letzteren Richtung als ein festes weißes Feuer von natürlicher Farbe sichtbar sein.

Das Feuer von Old Kinsale Head peilt von Horse Rock, in Courtmacsherry-Bay SO. zu O. auf 5 miles, von dem Black Tom Rock SO. ¾ O. auf 4 miles und von den inneren Tonnen (inner Barrels) am östlichen Ende SO. ½ S. auf 3½ miles Entfernung.

Schiffe, wenn sie nicht für Courtmacsherry Hafen bestimmt sind, sollen nicht in die Bay innerhalb der Grenzen des rothen Feuers kommen.

Obige Peilungen sind magnetisch — Variation 28° W.

Bekannt gemacht Bremen, den 10. März 1855.

№ 140.

Einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 21. Februar d. J. zufolge hat die spanische Regierung angezeigt, daß bei dem

Hafen von **San Sebastian**,

auf dem Berge Iguelde, an der Nordküste von Spanien, statt des während des Winters vom Castell La Mota gezeigten Feuers (welches eingeht) ein Leuchtthurm errichtet worden ist, dessen Feuer vom 15. März d. J. an regelmäßig jede Nacht brennen wird.

Der neue Thurm befindet sich auf der Westseite der Bay von San Sebastian auf 43° 19′ 28″ N. Br. und 2° 0′ W. Lge. von Greenwich.

Der Leuchtapparat ist katadioptrisch oder refratorisch dritter Classe, mit einem festem Feuer von natürlicher Farbe, welches alle zwei Minuten durch Blinke variirt. Der Mittelpunkt des Feuers befindet sich 434 Fuß über der Meeresfläche und ist vom Verdeck eines Schiffes auf einer Distance von 15 miles bei klarem Wetter sichtbar.

Bekannt gemacht Bremen, den 10. März 1855.

№ 141.

Leuchtfeuer bei **Chipiona,**
auf der südlichen Spitze der Mündung des Guadalquivir (Provinz Cadix).

Dieses Feuer, von natürlicher Farbe, auf dem Thurme der Ortskirche errichtet, wird vom 1. Mai d. J. an brennen und sich auf 36° 44′ 15″ N. Br. und 0° 13′ 30″ O. Lge. vom Marine-Observatorium von San Fernando befinden.

Das Feuer ist 75,9 Fuß (pies de Burgos) über dem mittleren Meeresspiegel erhaben und wird dessen Sichtweite 8 Meilen (millas) sein.

Außer zur Bezeichnung der Lage des Theils der benannten Küste soll dasselbe einstweilen als Erkennungszeichen der Untiefe von Salmedina dienen.

Bekannt gemacht Bremen, den 7. April 1854.

№ 142.

Zufolge einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Trinity House in London vom 28. März d. J. hat diese Corporation (da sich die Schwierigkeit, das Feuer des Leuchtschiffes im Nore von denjenigen der in der Nähe desselben ankernden Schiffe zu unterscheiden, herausgestellt hat, in Folge der Admiralitäts-Verfügung, wonach alle vor Anker liegenden Schiffe ein weißes Feuer zeigen sollen), es als nothwendig erachtet,

das Leuchtfeuer im **Nore**

dahin zu verändern, daß dasselbe ungefähr am 21. Juni d. J. als ein festes Feuer zu scheinen aufhören, und dafür ein Drehfeuer, welches in Zwischenräumen von 30 Secunden durch einen hellen Blink variirt, errichtet werden wird.

Bekannt gemacht Bremen, den 10. April 1855.

№ 143.

Inhalts einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung der Corporation des Hafens zu Dublin wird am 14. Mai d. J.

auf dem **Beeves Rock** im **Shannon,** (Ireland)

ein festes Feuer errichtet werden.

Der Thurm steht auf der Süd-Westseite des Felsen, auf 52° 39′ N. Br. und 9° 1′ 18″ W. Lge. von Greenwich, und peilt von Foynes Island (North Shore) O. ¾ S., Entfernung 3½ miles, von Herring Rocks (North Point) NNO., Entfernung ¾ mile und Carrig Keal W. ¾ N., Entfernung 4 miles.

Das Feuer wird ein festes sein und sich 40 Fuß über dem Hochwasserspiegel zur Springzeit befinden; es wird vom Deck eines Schiffes bei klarem Wetter auf einer Entfernung von 10 bis 12 miles gesehen werden können.

Von dem südlichen oder Hauptfahrwasser des Flusses aus gesehen und zwar zwischen den Peilungen O. ½ N. und NW. z. W., oder in einem Bogen des Horizonts von 140° wird das Feuer ein helles von natürlicher Farbe sein; von der Durchfahrt nördlich dem Beeves Rock wird das Feuer ein rothes sein.

Die Peilungen sind magnetisch.

Bekannt gemacht Bremen, den 1. Mai 1855.

№ 144.

Leuchtfeuer von **Cadix.**

Vom 1. Juni d. J. an wird von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang der neue katadioptrische Apparat zweiter Classe angezündet werden, welcher statt des alten Feuers mit Reverberen, in dem westlichsten Theile des Castells von San Sebastian, zu Cadix, errichtet worden ist. Die Lage desselben, welche unverändert geblieben, ist folgende:

36° 31′ 10″ N. Br. und 00° 06′ 38″ O. Lge. vom Marine-Observatorium von San Fernando.

Das Feuer befindet sich auf 157,5 (span.) Fuß (43,7 m.) über der Meeresfläche bei Hochwasser zur Aequinoctialzeit und zeigt ein festes weißes Feuer, welches von zwei zu zwei Minuten durch röthliche Blinke variirt. Bei günstiger Atmosphäre und wenn sich das Auge des Beobachters auf 28,5 Fuß (7,81 m.) Höhe befindet, ist es auf 20 Meilen (millas) Entfernung sichtbar.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. Mai 1855.

№ 145.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hafencapitains zu **Bahia** vom 9. März d. J. wird auf der, der Stadt Bahia entgegenliegenden Seite der Einfahrt zur Bay, auf der höchsten Spitze des kleinen Berges

Morro de S. Paulo

ein Leuchtthurm errichtet werden, um die Bahia ansegelnden Schiffe gegen die Gefahren der auf den Seekarten mit der allgemeinen Bemerkung „Barra falsa" bezeichneten, im Norden von Morro und bis zur westlichen Spitze der Insel Itaparica belegenen Untiefen zu schützen. Die Lage des Berges Morro de S. Paulo ist auf 13° 21′ 40″ S. Br. und 38° 54′ 48″ W. Lge. von Greenwich. Der Thurm befindet sich in einer Höhe von 80 Fuß engl. Maaß auf dem Berge Morro de S. Paulo, welcher 276 Fuß über dem Meeresspiegel hervorragt, ist weiß angestrichen und bei hellem Wetter auf 30 milhas am Tage sichtbar. Das Feuer wird zur Nachtzeit bei hellem Wetter vom Verdeck eines Schiffes auf 24 milhas sichtbar sein. Dasselbe ist nach dem Fresnell'schen Systeme und von erster Größe. Es zeigt von Minute zu Minute ein sehr helles Licht während 15 Sekunden. Die Verdunkelung während der übrigen 45 Sekunden ist jedoch auf 12 milhas keine gänzliche, wogegen das Feuer auf S. Antonio bei Bahia während 45 Sekunden der Minute verschiedene Phasen eines Lichtes und nur während der übrigen 15 Sekunden eine Verdunkelung zeigt.

Das Feuer auf Morro de S. Paulo sollte zuerst in der Nacht vom 3. Mai d. J. angezündet werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. Mai 1855.

№ 146.

Das Trinity House in London hat unterm 15. Mai bekannt gemacht, daß die vorzunehmende Veränderung in der Betonnung des

Queen's Channel

nunmehr ausgeführt und die schwarz und weiß carrirte, eine Stange und Kugel tragende, westliche Pan Sand Tonne eine kurze Strecke SSO. von ihrer früheren Stelle verlegt ist. Sie liegt jetzt bei niedrigem Wasser zur Springzeit in 14 Fuß Tiefe, in folgenden Marken, und peilt man per Compaß

das westliche Ende von Clevewood in einer Linie mit St. Nicholas Easternmost Preventive Station	SSO.
die Ash Kirche beinahe in der Mitte von Reculvers bis Sar Mill	S. ¼ O.
das Girdler Leuchtschiff	N. z. W. ½ W.
die nördliche Pan Sand Tonne	N. z. O.
die Pan Sand Spit Tonne	O. z. S. ¼ S.
die südliche Knoll Tonne	SO. z. O. ¼ O.
die letzte westliche Tonne	S. ½ W.

Ferner haben folgende Veränderungen stattgefunden:

Die Pan Sand Knoll Tonne ist, da sie fernerhin nicht mehr nothwendig war, aufgenommen.

Veränderung der Farben:
Die westliche Pan Sand Tonne,
die Pan Sand Spit Tonne,
die Pan Patch Tonne und
die westliche Tongue Tonne
sind statt ihres frühern Aussehens jetzt schwarz und weiß carrirt, und ist die Wedge Tonne statt roth schwarz angestrichen worden.

Durch obige Veränderungen sind die Tonnen an der Nordseite des Queen's-Channel sämmtlich schwarz und weiß carrirt und diejenigen an der Südseite schwarz.

Die NO. Margate Spit Tonne, welche früher schwarz und weiß carrirt war, ist jetzt in diesen Farben vertical gestreift.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. Mai 1855.

№ 147.

Leuchtfeuer beim Hafen von **Gijon**, Provinz Oviedo.

Dieses Feuer, mit natürlichem, festem Lichte, in der unmittelbaren Nähe der Einsiedelei von Santa Catalina errichtet, wird vom 15. Juni d. J. an angezündet werden und befindet sich auf 43° 35′ 13″ N. Br. und 00° 34′ 14″ O. Lge. vom Marine-Observatorium von San Fernando (Cadix).

Das Feuer ist 183 span. Fuß (50,95 Mètres) über dem Meeresspiegel erhaben und beträgt dessen Sichtweite 10 millas.

Bekannt gemacht Bremen, den 26. Mai 1855.

№ 148.

Einer Mittheilung des Hydrographic Office in London vom 9. Mai d. J. zufolge sind von der Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten von Nordamerika folgende Bekanntmachungen erlassen:

Am 10. Mai d. J. sollte das jetzige rothe feste Feuer des **Delaware Breakwater** eingehen und durch eine Fresnell'sche Linie der 4. Ordnung, welche ein festes weißes Feuer, durch Blinke verändert, zeigen wird, ersetzt werden.

In der **Mobile-Bay** (Florida) sind folgende Baaken errichtet:

Zwei Baaken im Choctaw Pass, wie vorhin gelegen und zur Nachtzeit erleuchtet; eine Baake an der Stelle des Wreck Stake; eine Baake an der Stelle des Upper Stake; eine Baake an der Stelle des Lower Stake; zwei Baaken südlich von den obigen, durch welche das Fahrwasser bis zur Dog River Barre bezeichnen wird.

Alle, bis auf die range stakes müssen bei der Einfahrt Backbord gelassen werden.

Ebenfalls ist an dem Ende der Austernbarre, welche von Cedar Point östlich läuft, eine Tag-Baake errichtet; ferner eine Baake an dem westlichen Ende des Spit bei der Einfahrt in Navy Cove; eine Baake an dem Ende der Untiefe, welche westlich von Point Clear ausläuft, und eine Baake am westlichen Ende der schmalen Untiefe, südlich von der zuletzt genannten Spitze.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. Juni 1855.

№ 149.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office vom 9. Mai sollte laut Anzeige der Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten an der Südseite der Einfahrt von San Francisco

auf dem Fort **Point**

am 21. März ein festes Feuer errichtet werden.

Der Leuchtapparat ist einer der 5ten Ordnung nach dem Fresnel'schen Systeme. Das Feuer soll 52 Fuß über dem Meeresspiegel erhaben und bei hellem Wetter vom Deck eines Schiffes 12 Seemeilen weit sichtbar sein.

Die Lage von Fort Point ist, nach der Coast Survey, auf 37° 49′ 27″ N. Br. und 122° 27′ 33″ W. Lge. von Greenwich.

Ferner wird bekannt gemacht, daß an der Nordseite der Einfahrt von San Francisco auf dem Thurme der

Punta Bonita

vom 1. Mai an ein festes Feuer gezeigt werden sollte.

Der Thurm ist von Mauerwerk, die darauf befindliche Laterne ist schwarz angestrichen. Der Leuchtapparat ist ein katadioptrischer 2ter Ordnung nach dem Fresnel'schen Systeme. Das Feuer soll 200 Fuß über dem Meeresspiegel erhaben und vom Deck eines Schiffes bei klarem Wetter 20 Seemeilen weit sichtbar sein.

Die ungefähre Lage des Leuchtthurms ist auf 37° 49′ 10″ N. Br. und 122° 30′ 50″ W. Lge. von Greenwich.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. Juni 1855.

№ 150.

Bei den letzten östlichen Stürmen hat sich in Gelln, der Einfahrt aus See in das hiesige Binnenwasser, zwischen der Südspitze der Insel Hiddensee und dem Festlande von Pommern quer über das Fahrwasser eine Sandbank gebildet. Auf dieser Bank beträgt die Wassertiefe bei Tagewasser nur 7 Fuß.

Stralsund, den 10. Juni 1855.

Bekannt gemacht Bremen, den 26. Juli 1855.

№ 151.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 27. Juli d. J. wird vom 15. August an von dem kürzlich auf der Südspitze des Hafendammes von

Port de la Joliette zu Marseille

errichteten Thurme ein rothes, festes Feuer errichtet werden. Dasselbe soll sich 81 Fuß über dem Meeresspiegel befinden und bei hellem Wetter auf einer Entfernung von 8 miles sichtbar sein.

Der Thurm steht auf 43° 17′ 56″ N. Br. und 5° 21′ 26″ W. Lge. von Greenwich.

Bekannt gemacht Bremen, den 7. August 1855.

№ 152.

Leuchtfeuer auf der Insel **Tarifa**.
(Meerenge von Gibraltar.)

Vom 1. September d. J. an wird von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang der neue katadioptrische Apparat erster Classe angezündet werden, wodurch das alte auf dem südlichen Theile der Insel Tarifa errichtete Drehfeuer ersetzt wird. Die Lage, welche unverändert geblieben, ist folgende:

36° 00′ 00″ N. Br. und 00° 35′ 38″ O. Lge. vom Marine-Observatorium von San Fernando.

Das Feuer befindet sich 142,5 (span.) Fuß über der Meeresfläche bei Hochwasser zur Aequinoctialzeit, hat ein festes, weißes Licht und ist bei günstiger Atmosphäre, wenn das Auge des Beobachters sich 60 Fuß über der Meeresfläche befindet, auf 20 Meilen (millas) sichtbar.

Bekannt gemacht Bremen, den 9. August 1855.

№ 153.

Zufolge einer der Handelskammer gemachten Mittheilung des Trinity House in London vom 9. August d. J. haben folgende Veränderungen

im Prince's Channel (an der Mündung der Themse)

stattgefunden.

Das Tongue Leuchtschiff

ist ungefähr 3/4 mile nordwestlich in 10 Faden Tiefe, auf folgende Marken und Peilungen gelegt worden:

die Minster östliche Mühle (Minster East Mill) in einer Linie mit dem Mittelpunkt der Station der Küstenwache in Westgate Bay .... S. z. W. 1/2 W.
die sichtbare Breite des Thurmes der alten Margate Kirche, offen gehalten gegen die östliche Seite des Pier Leuchtthurms S.
die Shingles Bake .... NW. 1/4 N.
das nordöstliche Spit .... SO. 1/2 S.

NB. Den Seefahrern wird anempfohlen jederzeit an der Nordseite des Leuchtschiffs zu passiren.

Die nordöstliche Tongue Tonne

ist ungefähr 1/2 mile westlich in 4 1/2 Faden Tiefe verlegt worden. Man peilt
die St. Peters Kirche in einer Linie mit der neuen Margate Kirche S. z. O. 1/4 O.
die Monckton Bake, zwei Mal deren ersichtliche Länge am östlichen Ende von Lower Hale Grove .... S. z. W. 3/4 W.
die nördliche Tongue Tonne .... W. z. N. 3/4 N.
die Shingles Bake .... NO. z. N.

Die nördliche Tongue Tonne

ist ungefähr 1/4 mile westlich in 6 Faden Tiefe verlegt worden. Man peilt
das westliche Ende von Cleve Wood, genau offen gehalten gegen die westliche Seite der westlichen Mühle von Birchington S.
die Sarr Mühle, zwei Mal deren ersichtliche Länge, offen gehalten gegen die östliche Seite der Margate Hook Bake. S. z. W. 3/4 W.
die nordöstliche Pan Sand Tonne .... W. z. N. 1/2 N.
den Girdler Spit .... N. z. W. 3/4 W.

Das Girdler Leuchtschiff

ist ungefähr 1/8 mile südlich in 3 1/2 Faden Tiefe verlegt worden. Man peilt
den Thurm der Ash Kirche gerade in der Mitte zwischen George's Farm und Reculvers .... S. 1/4 O.
das westliche Ende von Cleve Wood, offen gehalten gegen die östliche Seite der östlichen Station der Küstenwache von St. Nicholas .... S. z. O. 3/4 O.
die Redding Street Bake, deren ersichtliche Länge, offen gehalten gegen die Ostseite von Northdown Tower........ SO. 1/4 S.
die Shivering Sand Tonne .... NNW.
die westliche Pan Sand Tonne........ S. z. O. 1/2 O.

Folgende neue Tonnen sind ebenfalls in dieser Gegend gelegt worden, nämlich:

Eine schwarz und weiß carrirte Tonne, gezeichnet „**East Tongue**“ in 4 Faden Tiefe auf folgenden Marken und Peilungen:
das erste Haus von der östlichen Seite von St. Nicholas Kirche in eine Linie mit der westlichen Station der Küstenwache von St. Nicholas gebracht........ SW. 1/4 S.
die Minster westliche Mühle (Minster West Mill) in einer Linie mit dem westlichen Ende der östlichen Klippe (Cliff) von Westgate Bay........ S. z. W. 3/4 W.
die westliche Tongue Tonne .... W. z. N. 1/4 N.
die Wedge Tonne........ W. z. S. 1/2 S.

Eine rothe Tonne, gezeichnet „West Girdler“ in $2^1/_2$ Faden Tiefe.

Man peilt:

den Thurm der Ash Kirche, genau offen gehalten gegen die westliche Seite von Reculvers Village .... S. $^1/_4$ O.

das westliche Ende von Cleve Wood gegen die westliche Seite von der Margate Hook Bake auf die ersichtliche Länge der Bake offen gehalten .... S. z. O. $^3/_4$ O.

die Shivering Sand Tonne .... NNW. $^3/_4$ W.

die Girdler Bake und die Girdler Tonne in eine Linie gebracht OSO.

Vorstehende Peilungen sind sämmtlich magnetisch und die Tiefenangaben diejenigen bei niedrigem Wasser zur Springzeit.

Die Nord Pan Sand Tonne.

Man beabsichtigt, am 1. October d. J. die schwarz und weiß carrirte Tonne auf dieser Station wegzunehmen und durch eine schwarz angestrichene Tonne zu ersetzen.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. August 1855.

№ 154.

Leuchtfeuer auf Cap de la Plata in Pasages.
(Provinz Guipuscoa. Spanien.)

Dieses Feuer wird vom 1. October d. J. an jede Nacht brennen. Es liegt westlich vom Canal von Pasages auf 43° 20′ 21″ N. Br. und 4° 55′ 43″ O. Lge. vom Marine-Observatorium von San Fernando (Cadiz).

Der Apparat desselben ist katadioptrisch, vierter Classe, mit festem Licht und von natürlicher Farbe, und wird die Sichtweite ungefähr 14 Meilen (millas) bei günstiger Atmosphäre betragen.

Das Feuer ist 532 span. Fuß ($148,_{125}$ Mètres) bei Hochwasserstand zur Aequinoctialzeit über der Meeresfläche erhaben.

Bekannt gemacht Bremen, den 17. September 1854.

№ 155.

Der Handelskammer ist folgende Bekanntmachung der Königlichen Regierung zu Stralsund mitgetheilt worden:

„Vom 1. October 1855 ab wird statt des bisherigen Leuchtbaakenfeuers auf der in der Ostsee zwischen Swinemünde und der Insel Rügen liegenden Insel „die Greifswalder Oie“ unter 54° 14′ 45″ N. Br. und 13° 55′ 27″ O. Lge. von Greenwich, ein neues Leuchtfeuer angezündet werden, und das ganze Jahr hindurch allnächtlich von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen.

Der neue Leuchtthurm, welcher sich auf der nordöstlichen Spitze der Insel etwa 150 Rheinl. Fuß über dem Meeresspiegel erhebt, ist mit einem Drehfeuer versehen, welches rund um den Horizont leuchtet und bei hellem Wetter von dem Verdeck eines gewöhnlichen Schiffes aus 4 bis $4^1/_2$ deutsche Meilen sichtbar sein wird.

Zur Unterscheidung dieses Leuchtfeuers von den zunächst liegenden festen Feuern zu Arcona und Swinemünde ist dasselbe zu einem Blinkfeuer, und zur Unterscheidung von den sodann zunächst liegenden Blinkfeuern zu Darßerort und Gerschoeft so eingerichtet, daß $^3/_4$ Minuten ein natürliches weißes Licht, $^3/_4$ Minuten eine Verdunkelung und hiernach $^3/_4$ Minuten ein rothes Licht erscheint, worauf wiederum $^3/_4$ Minuten eine Verdunkelung folgt.

Das Mauerwerk dieses Thurms ist aus Backsteinen ohne Kalkputz aufgeführt und dient auch bei Tage als Landmarke.“

Stralsund, den 13. August 1855.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. September 1855.

№ 156.

Der Handelskammer sind folgende vom Hydrographic Office in London veröffentlichte Bekanntmachungen zur Nachricht für Seefahrer in Betreff der Errichtung neuer Leuchtfeuer und anderer Seezeichen mitgetheilt worden:

Leuchtfeuer auf **Point Pinos**, Monterey, Californien.

Auf Point Pinos an der südlichen Seite der Bay von Monterey in Californien sollte am 1. Februar d. J. ein festes helles Feuer errichtet werden.

Das für das Feuer bestimmte Haus ist ein graues einstöckiges Gebäude von Granit, auf welchem sich ein Thurm und eine Laterne befindet und steht auf ungefähr 36° 38′ N. Br. und 121° 55′ W. Lge. von Greenwich.

Der Leuchtapparat ist dritter Classe, nach dem Fresnel'schen System und katadioptrisch oder refractorisch.

Das Feuer befindet sich auf einer Höhe von 50 Fuß über dem mittleren Wasserspiegel und sollte von dem Verdeck eines Schiffes bei hellem Wetter auf 12 Seemeilen sichtbar sein.

Tonne auf **Blossom Rock** (Bucht von San Francisco).

Ungefähr eine halbe Kabellänge genau südlich von der seichtesten Stelle des Blossom Rock ist eine roth und schwarz horizontal gestreifte Spierenboje in 4 Faden Tiefe ausgelegt. Schiffe sollten sich dieser Boje von keiner Richtung weiter als auf eine Entfernung von einer Kabellänge nähern.

Auf folgende Stellen sollen geeignet gemalte und numerirte Tonnen gelegt werden, nämlich auf den Anita Rocks, auf dem südwestlichen Spit, der Southampton-Untiefe, auf dem Invisible Rock, auf den Commission Rocks.

Nach San Francisco reisenden Schiffscapitainen wird anempfohlen, beim Einlaufen in den Hafen die rothen Tonnen mit geraden Nummern an der Steuerbord-, hingegen die schwarzen Tonnen mit ungeraden Nummern an der Backbordseite zu lassen. Tonnen mit schwarz und weißen verticalen Streifen liegen mitten im Fahrwasser und können auf beiden Seiten ganz nahe passirt werden. Tonnen mit schwarzen und rothen Streifen liegen auf zu vermeidenden Punkten (obstructions), können aber auf beiden Seiten passirt werden.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch.

Leuchtschiff bei den **Rattlesnake** Untiefen, Charleston, Südcarolina.

Gegen den 20. März d. J. sollte bei den Rattlesnake Untiefen (shoals) unweit des Hafens von Charleston in 6 Faden Tiefe ein Leuchtschiff gelegt werden, um Schiffe von dieser Untiefe abzuhalten

Der Rumpf des Schiffes wird weiß angestrichen sein und die Worte: „Rattlesnake Shoal" in großen Lettern auf jeder Seite führen. Das Schiff hat 2 Masten und an jedem eine Kugel von 6 Fuß im Durchmesser in einer Höhe von 54 Fuß über der Wasserfläche. Es wird zwei Feuer haben, an jedem Maste eins, in einer Höhe von 40 Fuß über dem Wasser und werden dieselben vom Verdeck eines Schiffes in einer Entfernung von 12 oder 13 Seemeilen bei hellem Wetter sichtbar sein.

Die folgenden magnetischen Peilungen und Distancen bezeichnen die ungefähre Lage des Schiffs: bis zu den Rattlesnake Untiefen NW., $2^1/_2$ miles, zur äußeren Barre des North Channel W., $4^1/_2$ miles, bis Fort Moultrie, Entfernung $6^1/_2$ miles, zum nächsten Lande 4 miles.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch.

Leuchtschiff bei der Succonnessett-Untiefe im Vineyard Sund. Massachusetts.

Das Leuchtschiff in der Succonnessett-Untiefe wurde auf seine Station am 17. Juni d. J. in 6 Faden Tiefe beinahe in der Mitte zwischen Succonnesset- und Eldridge-Untiefe gelegt. Man peilt den Cap Poge Leuchtthurm S. z. W.; West Chop W. z. S.; Nobsque Point W. $^1/_2$ N.; die Tonne am nordwestlichen Ende der Horse-Shoe-Untiefe O. $^3/_4$ S.

Das Schiff führt bei Nacht ein festes helles Feuer, ist wie ein Schooner getakelt und hat an jeder Mastspitze eine Kugel. Der Name „Succonnessett“ ist auf jeder Seite des Schiffes mit rothen Lettern gemalt und unter demselben ist der Rumpf abwechselnd roth und gelblich weiß carrirt.

Anweisungen, die Untiefen frei zu halten:

Schiffe, welche von Westen kommen, und durch das nördliche Fahrwasser des Vineyard Sund gehen, sollten auf das Nobsque Point Feuer zusegeln, bis es westlich peilt, darauf östlich steuern, bis das Leuchtschiff O. z. S. peilt und alsdann auf das Schiff zuhalten. Nachdem man dasselbe passirt, ist der Cours ONO. bis Point Gammon Leuchtthurm. Man muß sich wohl vorsehen, diese Course genau zu nehmen.

Der Hafen Newburyport. Massachusetts.

Eine schwarz und weiß perpendiculär gestreifte Bojetonne ist unweit Newburyport Bar in 5 Faden Tiefe bei niedrigem Wasser gelegt worden, indem das westliche Feuer W. z. S. auf 2267 yards Entfernung peilt.

Anweisungen. Schiffe, welche über die Barre gehen wollen, sollten diese Tonne in eine Linie mit dem westlichen Feuer bringen und dann darauf zuhalten. Durch diesen Cours werden sie in 7 Fuß Tiefe bei niedrigem Wasser hinüber kommen. Auf diesem Course wird man ein kleines Feuer wahrnehmen, welches gerade die Südseite des westlichen Feuers trifft.

Man wird, wenn man über die Barre hinweg und auf halbem Wege zum Ufer ist, eine schwarze Spierenboje finden, welche Backbord zu lassen ist. Alsdann ist der Cours NW. $^3/_4$ W. von einer in der Mitte des Fahrwassers liegenden schwarz und weiß perpendiculär gestreiften Tonne bis zu der rothen Tonne auf Black Rocks. Hieraus ist derselbe W. $^3/_4$ S., indem man eine schwarze Tonne unweit Joppa Flats, welche backbord, und eine rothe Tonne auf Joe Noyes Point, welche steuerbord zu lassen ist, passirt, bis zu der obern in der Mitte des Fahrwassers liegenden schwarz und weiß perpendiculär gestreiften Tonne und von dort zwischen den zwei Piers bis zu dem Ankerplatze. Diese Piers sind nahe der Stadt.

Glockenboot bei Graves Ledge. Boston Bay.

Ein eisernes Glockenboot ist bei Graves Ledge in der Boston Bay gelegt worden, um Schiffe in der Nähe der Klippenreihe (ledge) zu warnen. Die Glocke wiegt ungefähr 5 Centner. Sie hängt 12 Fuß über dem Wasser, tönt durch die Einwirkung der See und kann auf die Entfernung einer Meile (mile) gehört werden.

Das Boot ist schwarzangestrichen und sind auf beiden Seiten eines Gestells (frame) auf demselben die Worte „Graves Ledge“ mit weißen Buchstaben deutlich gemalt. Es liegt in ungefähr 10 Faden Tiefe vor Anker und peilt man bei NO.-Wind das Boston Leuchtfeuer SSW. $^1/_4$ W.; das Long Island Feuer WSW. $^1/_2$ S.; die Great Fawn Bar Tonne W. $^3/_4$ S.; Nahant Hotel NNW.; die Deer Island Baake beinahe W. z. S.

Alle Course und Peilungen sind magnetisch.

Leuchtfeuer bei Broadhaven, Westküste von Irland.

Auf der Westseite der Einfahrt des Broadhaven Harbour Channel ist ein Leuchtthurm errichtet worden, von welchem vom Abend des 1. Juni d. J. an und fortan jede Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein Feuer gezeigt werden wird.

Dasselbe wird ein festes Feuer sein und zwischen den Peilungen S. z. O. 1/2 O. und NNO. 1/4 O. (von der Ostseite) aus gesehen eine natürliche helle Farbe, hingegen von der Hafenseite zwischen NNO. 1/4 O. und NO. z. O. eine rothe Farbe haben. Das Feuer ist 87 Fuß über dem Hochwasserspiegel zur Springzeit erhaben und wird seewärts auf eine Entfernung von ungefähr 12 miles bei hellem Wetter sichtbar sein.

Der Thurm ist rund, steinfarbig und vom Fuße bis zur Kuppel 50 Fuß hoch. Er steht auf Gubacashel Point auf 54° 16′ N. Br. und 9° 53′ W. Lge. und peilt von Erris Head (Felsen, nördlich von) SSO. 1/4 O., Entfernung 4 1/2 Seemeilen; von Kid Island SW. 1/2 S., Entfernung 3 3/4 Seemeilen; von Tidal Rock (im Channel, unweit der Station der Küstenwache) NNO. 3/4 O., Entfernung 3/4 Seemeilen.

Bei der Einfahrt in Broadhaven Bay halte man das Feuer offen, um die felsigen kleinen Inseln, unweit des Erris Head frei zu halten, ebenso halte man sich bei der Durchfahrt des Harbour Channel östlich oder außerhalb der Grenzen des rothen Feuers um den Tidal Rock unweit der Station der Küstenwache frei zu halten.

Alle Peilungen sind magnetisch.

Blinkfeuer zu Dundalk, Ostküste von Irland.

In der Einfahrt des Dundalk Harbour Channel ist ein Leuchtthurm errichtet worden, von welchem am Abend des 16. Juni d. J. und fortan jede Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein Feuer gezeigt werden wird.

Dasselbe wird ein Blinkfeuer sein, d. h. ein festes Feuer durch Blinke verändert, welches alle 15 Secunden einen Blink giebt. Es ist 33 Fuß über der Meeresfläche bei Hochwasser und wird bei hellem Wetter auf eine Entfernung von ungefähr 9 miles sichtbar sein. Seewärts zwischen den Peilungen W. z. N. und N. 1/2 W. wird das Feuer von natürlicher heller Farbe, in der Richtung der Dunany Reefs zwischen den Peilungen N. 1/2 W. und N. z. O. 1/2 O. maskirt, nach der Westseite von Dundany Bay roth und nördlich nach dem Harbour Channel weiß erscheinen.

Der Leuchtthurm ruht auf Schraubenpfählen von rother Farbe, welche in einem offenen Fachwerk unter dem Gebäude, welches achteckig und weiß angestrichen ist, befestigt sind. Ueber demselben befindet sich ein kuppelförmiger Aufsatz. Der Thurm steht auf 53° 58′ 40″ N. Br. und 6° 18′ W. Lge. in der Einfahrt des Canals und peilt von Castle Rocks (unweit Cooley Point) NW. 3/4 W., Entfernung 5 1/3 Seemeilen; von Dundalk Patch (felsige Untiefe) N. z. W. 3/4 W., Entfernung 6 1/4 Seemeilen; von Dunany Reefs (östlich von Dunany Point) N. 1/4 W., Entfernung 6 1/2 Seemeile.

Das Fahrwasser, welches früher nördlich von dem Leuchtthurme war, ist jetzt südlich von demselben und ändert sich der Cours beim Auslaufen. Schiffscapitainen wird anempfohlen, weit genug von den Pfählen abzuhalten.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch.

Bekannt gemacht Bremen, den 27. September 1855.

№ 157.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 30. August d. J. hat die Colonial-Regierung zu Mauritius zur Kunde gebracht, daß die daselbst zu errichtenden Leuchtthürme nunmehr vollendet sind, so daß die Feuer vom 1. December d. J. an angezündet werden sollen, und zwar wie folgt:

1. Ein Drehfeuer auf **Flat Island**.

Der Leuchtthurm auf Flat Island (an der Nordspitze von Mauritius) steht auf dem höchsten Theile der SW.-Ecke jener Insel, auf 19° 53′ 26″ S. Br. und 57° 41′ 12″ O. Lge. von Greenwich. Der Leuchtapparat ist katadioptrisch oder refractorisch und erster Classe.

Das Feuer ist ein Drehfeuer. Die Umdrehungszeit desselben beträgt eine Minute, indem es 20 Secunden ein helles Licht zeigt, dem eine Verdunkelung von 40 Secunden folgt. Es befindet sich 365 Fuß über der Meeresfläche und wird vom Verdeck eines Schiffes bei heller Luft 25 miles weit sichtbar sein.

2. Ein festes Feuer auf **Canonnier-Point**.

Der Thurm auf Canonnier-Point steht auf der NW.-Ecke der Insel Mauritius und zwar auf dem äußersten Ende auf 20° 0′ 35″ S. Br. und 57° 35′ 24″ O. Lge. von Greenwich und peilt SW. ½ W. auf beinahe 9 miles Entfernung von dem Leuchtthurme auf Flat Island.

Das Feuer ist ein festes Feuer erster Classe und seewärts von natürlicher Farbe. Es befindet sich 38 Fuß über der Meeresfläche und wird bei klarer Luft auf 10 miles sichtbar sein.

Dieses Feuer hat den Zweck, die Lage eines gefährlichen Riffs anzudeuten, welches sich vom Ufer aus 1¾ miles von Canonnier-Point erstreckt, und zugleich die Schiffe zu warnen, sich nicht zu sehr den Korallen-Riffen zu nähern, welche NO. und SW. von jener Landspitze (Point) liegen.

Von Süden gesehen bei irgend einer Peilung nordwärts von NO. ½ O., wird das Feuer roth erscheinen und dadurch dem Seefahrer anzeigen, daß er (wenn innerhalb 6 miles von dem Lichte) sich zu nahe dem Lande befindet.

3. Hafenfeuer von **Port Louis**.

Auf der äußern Ecke des Fort George an der westlichen Spitze der Tonnelier- oder Cooper's Insel, an der linken oder östlichen Seite der Einfahrt in den Hafen von Port Louis wird von einem Maste ein grünes Feuer, so wie auf dem Mortello Tower, welcher am Ausflusse des Grand River, am westlichen Ufer, 1½ miles SW. z. W. von Fort George steht, von einem Maste ein rothes Feuer gezeigt werden.

Der Zweck dieser beiden Hafenfeuer ist, zu dem besten Ankerplatze unweit Port Louis zu führen und diesen zu bezeichnen. Ein Schiff, nahe bei dem rothen Feuer in der Peilung von SSW. sollte sogleich ankern, sobald das grüne Feuer auf Fort George SO. ½ S. peilt.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Variation 11° 47′ W.

Allgemeine Segeldirectionen für nach **Port Louis** bestimmte Schiffe.

(Nach Angaben des Surveyor General von Mauritius und des Hafenmeisters von Port Louis.)

Ein von Osten (oder der Windseite) auf die Insel zuhaltendes Schiff sollte 2½ miles von den Riffen unweit der Amber Insel abhalten und sich hüten, bei einem Course nordwärts von NNW. ½ W. sich dem Drehfeuer auf Flat Island zu nähern, bis Gunner's Quoin W. peilt. Alsdann kann der Cours in der Mitte des Fahrwassers genommen werden, um zwischen Gunner's Quoin und Flat Island durchzupassiren.

Hat man den Quoin westlich passirt, wird das feste Feuer auf Canonnier-Point in Sicht kommen, und nachdem das Feuer auf Flat Island in die Peilung ONO. ½ N. gebracht ist, kann der Cours WSW. ½ S. geändert werden, um Canonnier-Point auf etwa 2 miles Distance zu passiren.

Sobald das feste Feuer auf Canonnier-Point SO. z. S. peilt, kann man SW. z. S. steuern, (indem man den Tamarind Mountain bei heller Nacht gerade vor sich in Sicht hat) um zu dem Ankerplatze unweit Port Louis zu gelangen, welcher dann noch 10 miles entfernt ist. Hat man bei diesem Course 6¾ miles zurückgelegt, (bis Tombeau Bay gegenüber) so wird das Feuer auf Canonnier-Point roth erscheinen; auch werden alsdann die beiden Feuer auf Canonnier-Point und Flat Island in einer Linie sein.

Das rothe Feuer an der Mündung des Grand River wird jetzt SSW. peilend in Sicht sein (und bei heller Nacht der Berg Corps de Garde über demselben). Diesen Cours kann man jetzt etwa 3 miles steuern, und, wenn das grüne Feuer von Fort George auf Tonnelier Island SO. ½ S. peilt, den Anker, als auf dem besten Ankerplatze außerhalb des Hafens, auswerfen. Hält man mehr auf das Grand River Feuer in südlicher Richtung zu, so kommt man den Riffen zu nahe.

Es ist indessen im Allgemeinen anzurathen, daß das Schiff, welches Canonnier-Point passirt, beilege (und um seine Station zu behalten, nur gelegentlich Segel setze), um bei Tage den Ankerplatz zu erreichen, welches vorzuziehen ist, da bei Nachtzeit in nur wenigen Fällen Zeit gewonnen wurde. Bedeutende Gefahr, sowie die Nothwendigkeit außerhalb zu ankern, wird auf diese Weise vermieden werden. Nachdem man Cannonier-Point passirt, kann man nicht zu vorsichtig sein, um zu vermeiden, daß das Schiff, ehe dasselbe die Strecke von 6¾ miles zurückgelegt hat, innerhalb des rothen Kreises des Feuers komme.

Bekannt gemacht Bremen, den 3. October 1855.

№ 158.

Leuchtfeuer beim Hafen von Alicante. (Spanien.)

Vom 1. November d. J. an wird ein neues Sideral-Feuer, durch welches das gegenwärtige an der genannten Stelle ersetzt worden ist, jede Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen.

Dieses Feuer befindet sich auf derselben Spitze, wo sich jetzt die Klippenreihe des Hafendammes endet, 4 Meilen S. 72° W. von Cap de la Huerta und 7 Meilen N. 12° O. von Cap de Santa Pola (nach rechtweisendem Compaß).

Das Feuer, welches roth von Farbe und fest ist, befindet sich 28,7 (span.) Fuß (8 Mètres) über der Meeresfläche und beträgt dessen Sichtweite 2 Meilen (Millas). Die Lage des Feuers wird, so wie der Bau des Dammes vorschreitet, weiter hinausgerückt werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 16. October 1855.

№ 159.

Travemünder Hafen.

1. Das Travemünder Leuchtfeuer liegt 100 Fuß über dem Wasserspiegel und ist bei heller Luft vom Verdeck eines Schiffes etwa 16 Seemeilen weit zu sehen. Ein kleineres Licht senkrecht unter dem Hauptfeuer, brennt 66 Fuß über dem Wasserspiegel und ist bis auf 6 Seemeilen sichtbar.

Beide Feuer brennen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und werden nur gelöscht, wenn im Winter vom Leuchtthurm aus längere Zeit hindurch kein offenes Wasser zu sehen ist.

2. Die in Travemünde befindliche Baake wird abgebrochen, und die bisher von derselben gegebenen Signale werden vom 1. November an vom Leuchtthurm selbst ertheilt.

3. Die Barre ist bis auf 18 Fuß Lübecker Maß ausgetieft. Etwa zwei Kabellängen außerhalb derselben liegt auf 22 Fuß Wasser eine weiße Wete, deren Spitze einen weißen Korb in Kugelform trägt; sie ist weit sichtbar und kann an beiden Seiten passirt werden.

Das Fahrwasser über die Barre bis zum Hafen ist an der nördlichen Seite durch 2 rothe Tonnen und an der südlichen Seite durch 3 schwarze Tonnen bezeichnet. Im Winter werden diese Seetonnen aufgenommen und durch rothe und schwarze Weten ersetzt.

Zur sichern Bezeichnung der Mittellinie des Fahrwassers über die Barre steht auf der Spitze der südlichen Hafenmole eine weiße und weiter im Lande eine rothe Baake. Beide in eine Richtung gebracht führen das Schiff in der Mittellinie des Fahrwasser SW. z. W. über die Barre bis zur Norder-Mole, von welcher dasselbe, sich etwas westlich wendend, in den Hafen gelangt.

4. Alle Schiffer werden auf gegebenes Signal mit der National-Lootsen-flagge auf der Rhede einen Seelootsen erhalten und haben denselben zu erwarten, um einsegeln zu dürfen.

5. Im Nothfalle, sobald durch das Abwarten des Lootsen für das Schiff augenscheinliche Gefahr eintritt, ist es dem Schiffer unter Beistimmung seines Schiffsrathes gestattet, ohne Lootsen einzusegeln. In solchem Falle und wenn heftiger Sturm das Entgegenkommen der Lootsen verhindert, hat der Schiffer beim Einlaufen in den Hafen das Folgende zu beachten:

a) auf $2^1/_2$ Seemeilen Entfernung vom Travemünder Hafen SW. z. S. und $1^1/_4$ Seemeilen von dem westlichen (Brodtner) Ufer liegt, zur Bezeichnung der Spitze eines Steinriffes, welches sich vom Ufer ab erstreckt, auf 22 Fuß Wassertiefe eine rothe Tonne mit einer rothen Flagge. Eine Kabellänge außerhalb der Tonne liegt eine rothe Wete, welche an der Spitze ihrer Stange einen rothen Korb in Form eines aufrecht stehenden Besens trägt.

   Innerhalb der Tonne nach dem Ufer zu wird die Wassertiefe schnell 18 Fuß, 12 Fuß und weniger.

b) Die Wassertiefe auf der Barre wird vom Leuchtthurm aus durch folgende Signale gegeben:

   Die Wassertiefe von 14 Fuß und darunter bleibt ohne Signal, von 14 Fuß ab bedeutet:

   jeder blaue Wimpel (Standart)...... 1 Fuß } mehr als 14 Fuß.
   jede blaue Flagge.................. 2 „ }

c) Ferner wird den Schiffen, welche ohne Lootsen einzusegeln gezwungen sind, von der kleinen Winkbaake am Norder-Bollwerk aus, mittelst einer roth und weißen Kugel die Fahrwasser-Richtung bezeichnet, dergestalt, daß das Schiff, wenn die Kugel grade aufrecht steht, seinen Cours geradeaus verfolgen oder aber ihn nach der Seite hin ändern muß, nach welcher die Kugel sich senkt.

6. Will ein Schiff Nachts in den Hafen einlaufen, so muß der Schiffer, zur Benachrichtigung der Lootsen, rechtzeitig eine nach allen Seiten hellleuchtende Laterne aufhissen.

Als Gegensignal wird von der weißen Baake auf der Spitze der Süder-Mole ein rothes Licht gezeigt.

Sobald der Schiffer dies Licht sieht, kann das Schiff sich dem Hafen bis auf $4^1/_2$ Faden Wasser, das Travemünder Leuchtfeuer in WSW. haltend, ohne Gefahr nähern, und hat den Lootsen zu erwarten.

Wird das rothe Licht nicht gezeigt, so ist das Einbringen des Schiffes nicht thunlich, dasselbe muß dann entweder in 5 bis 6 Faden Wasser ankern, oder bis Tagesanbruch unter Segel bleiben.

Lübeck, den 15. October 1855.

Bekannt gemacht Bremen, den 31. October 1855.

№ 160.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung des Hydrographic-Office in London vom 3. October d. J. mitgetheilt, derzufolge die Norwegische Regierung veröffentlicht hat, daß vom 1. October d. J. auf der Südseite der Insel

Stavaernsö

an der Ostseite der Einfahrt des südlichen Fahrwassers zu dem Hafen von Frederiksvaern ein festes Feuer gezeigt werden wird.

Den Schiffen, welche sich Frederiksvaern von Süden nähern, wird das Feuer zwischen den Peilungen N. und NNW. 3/4 W. sichtbar sein und indem sie dasselbe innerhalb dieser Peilungen fortwährend in Sicht behalten, werden sie östlich die Svenöer Gruppe und deren Skaten, sowie westlich die Rakkebo Klippen frei halten. Von Osten ansegelnde Schiffe, welche das Feuer jedoch nicht nördlicher als WNW. peilen dürfen, werden die Fladen (die nördliche Untiefe der Svenö Gruppe) frei passiren. Obgleich dasselbe von Osten südlich bis zu den Peilungen SW. z. W. sichtbar ist und den Schiffen auf eine Meile (mile) nützlich sein kann, so soll es doch den Schiffen, welche sich nördlich von den Svenöer Inseln oder zwischen der noch entfernteren Ranöer Gruppe befinden, nicht als Führer dienen.

Der Thurm steht auf 58° 59′ 30″ N. Br. und 10° 4′ 30″ O. Lge. von Greenwich. Das Feuer ist auf eine Entfernung von 8 miles sichtbar und werden dieselben Bestimmungen wie bei den übrigen Leuchtfeuern an der Küste von Norwegen gelten.

Bekannt gemacht Bremen, den 5. November 1855.

№ 161.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 23. October d. J. zufolge haben die Lords Commissioners der Admiralität verfügt, daß vom 1. November d. J. an am äußersten Ende des im Bau begriffenen neuen Wellenbrechers zu

Portland

anstatt des bisher gezeigten blauen Feuers auf einer Höhe von 30 Fuß über dem mittleren Wasserspiegel ein rothes Feuer angezündet werden wird, welches auf eine Entfernung von 8 miles bei klarer Luft nach allen Richtungen hin sichtbar ist.

Das Feuer wird, so wie die Arbeit vorschreitet, weiter hinausgerückt werden. Den Schiffsführern wird anempfohlen, sich wenigstens eine Kabellänge östlich von dem Feuer zu halten, um sicher den Platz frei zu lassen.

Die Shambles Untiefe.

Da einige alte Charten und neuere Bücher über Segeldirectionen noch immer die früher zur Bezeichnung der Ost- und Westseite der Shambles Untiefe unweit der Spitze von Portland ausgelegten Tonnen als noch jetzt vorhanden aufführen, so wird der Seefahrer daran erinnert, daß diese Tonnen seit dem Jahre 1829 aufgenommen sind und daß, wenn er Portland oder den Weymouth Hafen ansegelt, die auf den Charten bezeichnete Marke, nämlich Wyke Regis Kirche, offen gegen die niedere nordöstliche Spitze von Portland, bei der Peilung von NNW. 1/4 W. (magnetisch) die Shambles frei hält, indem er östlich von der Untiefe passirt.

Bekannt gemacht Bremen, den 5. November 1855.

№ 162.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 15. September d. J. zufolge hat die Colonialregierung der Falklands-Inseln zur Anzeige gebracht, daß von dem jetzt vollendeten Leuchtthurme auf

Cap Pembroke

nach dem 1. December d. J. ein festes Feuer von natürlicher Farbe gezeigt werden wird.

Das Cap Pembroke, auf welchem bisher eine Baake stand, bildet den östlichsten Punkt der Falklands-Inselgruppe. Der neue Thurm ist 60 Fuß hoch, rund, aus Eisen erbaut und gegenwärtig schwarz angestrichen; er steht auf 51° 40′ 42″ S. Br. und 57° 41′ 48″ W. Lge. von Greenwich.

Der Leuchtapparat ist katadioptrisch oder reflectorisch und erster Classe. Das Feuer befindet sich 110 Fuß über der mittleren Meeresfläche und ist von NO. und S. auf 14 miles Distance sichtbar. Seewärts zeigt dasselbe nach jeder Richtung ein helles festes Licht, ist jedoch gegen Port William zwischen den Peilungen NW. ½ W. und W. verdunkelt.

Vom Uranie Felsen (welcher eine mile östlich von dem äußern Felsen unweit Volunteer Point liegt) peilt der Leuchtthurm S. 13° O. oder ungefähr S. z. O, ¼ O., Distance 9½ miles. Von dem Mittelpunkt des großen Wolf-Felsen nach Süden peilt das Feuer N. 7° O.

Ein Schiff, welches in Port William einläuft, wird das Feuer backbord passiren und der Führer desselben sollte, da die Fluth nördlich und die Ebbe südlich läuft, beim Passiren des Cap Pembroke sich merken, daß wenn eine gute Briese weht, er mit Sicherheit zwischen diesem Cap und den Seal Klippen (ungefähr ¾ NO. davon entfernt) durchfahren kann, doch ist es bei leichten Winden oder starker Dünung gerathener, außerhalb der Seal Klippen zu passiren und sich weit nördlich von denselben zu halten, um für den Strom (tide) Raum zu lassen.

Bekannt gemacht Bremen, den 5. November 1855.

№ 163.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 10. October d. J. hat die französische Regierung zur Kunde gebracht, daß in den Tonnen auf den

Rheden von Dünkirchen

am 1. October d. J. eine neue Anordnung getroffen ist und daß die folgenden Instructionen von den Schiffen, welche durch das östliche oder westliche Fahrwasser einsegeln, beobachtet werden müssen.

Schiffe, welche aus See kommend, in die Rheden einlaufen, müssen alle rothen Tonnen und Baaken steuerbord und alle schwarzen backbord lassen. Tonnen, welche roth und schwarz horizontal gestreift sind, können auf beiden Seiten passirt werden.

Letztere Farbenbezeichnung findet sich nicht bei den Baaken oder kleinen Thürmen; diese sind über dem Hochwasserspiegel weiß angestrichen.

Die Wharping buoys sind weiß angestrichen.

Die kleinen hervorragenden Felsspitzen in den Durchfahrten sind wie die Tonnen angestrichen, jedoch der hervorragendste Theil nur dann, wenn deren Oberfläche so beträchtlich ist, daß es unnöthig erscheint, weitere Vorkehrungen zu treffen, um dieselben bemerklich zu machen; befinden dieselben sich jedoch meistens unter Wasser oder sind mit Rohr bedeckt, so sind sie nicht angestrichen.

Jede Tonne oder Baake führt den vollen oder abgekürzten Namen der Untiefe oder des Felsen, welche sie bezeichnen soll, so wie eine Nummer, um

die Reihenfolge in dem Fahrwasser anzudeuten. Diese Nummern fangen seewärts an; die geraden Nummern der rothen Tonnen müssen steuerbord und die ungeraden der schwarzen Tonnen backbord gelassen werden.

Die Buchstaben und Nummern sind auf den sichtbarsten Stellen der Tonnen weiß gemalt und 10 bis 12 Zoll hoch. Auf den Masten der Baaken, welche keinen hinreichenden Umfang haben, befindet sich deshalb ein kleines Brett. Alle Vorsprünge (Jetty heads) und Thürmchen sind über der halben Fluthhöhe angestrichen und befindet sich bei ersteren eine nach Mètres angegebene Scala, welche von dieser Höhe anfängt.

Bekannt gemacht Bremen, den 5. November 1855.

№ 164.

Indem zufolge einer Mittheilung an die Handelskammer darüber, daß von der Regierung der hohen Pforte in Konstantinopel eine Ergänzung und Revision der bestehenden Leuchtfeuereinrichtungen an sämmtlichen Küsten des Reiches beabsichtigt wird, und mit der Küstenstrecke von der Insel Tenedos bis zum Schwarzen Meere noch vor Eintritt des Winters der Anfang gemacht werden sollte, wird hiedurch die jener Mittheilung beigefügte Gebührentaxe für die

im **Bosporus**, in den **Dardanellen** und am **Marmarameere**

zu errichtenden festen und beweglichen, farbigen und flammenden Leuchtfeuer zur öffentlichen Kunde gebracht:

1) Für ein Schiff, welches in die Dardanellen einläuft und in Konstantinopel ankert, pr. 100 Tonnen — .... Medschidié Piaster 50.
2) „ „ „ welches von Konstantinopel nach einem Hafen im Bosporus segelt, ohne ins Schwarze Meer auszulaufen pr. 100 Tonnen .... „ 25.
3) „ „ „ welches von Konstantinopel nach einem Hafen im Marmarameere segelt, ohne aus den Dardanellen auszulaufen, pr. 100 Tonnen ...... „ 25.
4) „ „ „ welches von einem Hafen des Marmarameeres nach Konstantinopel segelt, pr. 100 Tonnen... „ 25.
5) „ „ „ welches von Konstantinopel direct nach dem Mittelmeer segelt, pr. 100 Tonnen .... „ 50.
6) „ „ „ welches vom Schwarzen Meere nach Konstantinopel segelt, pr. 100 Tonnen .... „ 50.
7) Ein Schiff, welches vom Mittelmeere nach dem Schwarzen Meere segelt, kann die entfallende Gebühr für die Passage der beiden Meere, 100 Piaster Medschidié auf einmal bezahlen, und ebenso ein Schiff, welches vom Schwarzen Meere nach dem Mittelmeere segelt. Bei der Rückkehr ist derselbe Belauf zu erheben.
8) Kleine Schiffe von 100 Tonnen und weniger, welche nach Häfen außerhalb der Meerengen oder innerhalb derselben fahren, oder von solchen kommen, bezahlen für jede Reise 10 Para pr. Tonne.
9) Dampfschiffe, welche Segelschiffe von Konstantinopel nach dem Schwarzen Meere bugsiren, bezahlen monatlich 50 Piaster Medschidié.
10) Passagierdampfschiffe, welche nach den Häfen innerhalb der Meerengen oder zwischen den Meerengen, oder nach Kadiköi oder den Prinzeninseln fahren, bezahlen monatlich 75 Piaster Medschidié.

Sobald dieser Tarif in Wirksamkeit tritt, soll über die Art und Weise der Erhebung dieser Abgaben, so wie über die Orte, wo sie erhoben werden, und über die Formulare der Quittungen eine weitere Bekanntmachung erfolgen.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. November 1855.

№ 165.

Der Handelskammer ist eine Bekanntmachung der Central-Seebehörde in Triest vom 21. October d. J. mitgetheilt worden, derzufolge zur Bezeichnung der Einfahrt in den Hafen von

Malamocco

während der Nachtzeit, zwischen den beiden Dämmen, deren nördlicher schon seit einiger Zeit aus dem Wasser hervorragt, der südliche im Laufe des Baus bereits großentheils sichtbar geworden ist, 2 Leuchtfeuer mit festem Licht nach dem Fresnel'schen Systeme von 4. Ordnung (grande Modello) errichtet worden sind, das erste über der Krümmung des innern Dammes von Rocchetta, das zweite in der Lagune und zwar scharf am südlichen Ufer bei der Einmündung des Canals Spignon der Art, daß die Richtungslinie genannter Leuchtfeuer, also die Deckung des inneren durch das äußere das Fahrwasser durch beide Dämme bildet.

Diese Deckungslinie peilt WNW. ½ W. 33′ 30″ nördlicher, oder N. 72° 34′ W. für Fahrzeuge, welche nach einem Compasse fahren, dessen nordwestliche Mißweisung gleich der im Jahre 1854 aufgefundenen, 14° 34′ beträgt; für Seefahrer also, welche einen rechtweisenden Compaß haben, wird diese Linie in der Richtung NW. z. W. 1° 45′ westlicher, oder N. 58° W. liegen.

Das äußere Leuchtfeuer, also das vom Damme, Rocchetta, unter der Breite 45° 20′ 30″ N. und der Länge 9° 59′ 0″ O. (Pariser Meridian), welches von der äußersten Spitze des nördlichen Dammes 2700 Meter entfernt ist, hat seinen Leuchtpunkt $13{,}_{753}$ Meter über der gewöhnlichen Hochwasserfläche. Das Leuchtfeuer von Spignon hat seinen Leuchtpunkt in der Höhe von $14{,}_{091}$ Meter über der gewöhnlichen Hochwasserfläche.

Die Feuer derselben, die unter sich 1270 Meter entfernt sind, sind bei klarem Wetter dem 12 Fuß über der Meeresfläche befindlichen Beobachter auf eine Entfernung von 12 geographischen Meilen (60 auf einen Grad) sichtbar.

In Befolgung der oben angegebenen Richtungslinie wird man in der Entfernung von 210 Meter um die äußerste Spitze des Norddamms fahren. — Die Entfernung zwischen beiden Dämmen ist 471 Meter. Die genannten Leuchtfeuer sollten vom Abend des 1. November d. J. an angezündet werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 13. November 1855.

№ 166.

Der Niederländische Marineminister bringt unterm 19. September d. J. zur öffentlichen Kunde, daß auf reichlich 3 Kabellängen Nordwest vom steilen Punkt der im Ooster befindlichen **Oosterbank** eine große Tonne, in Form der Ankerbojen, gelegt ist, welche am Top weiß angestrichen ist. Der andere Theil der Tonne ist mit weißen und schwarzen vertikalen Streifen gefärbt und auf dem Top ist dieselbe mit einem Dreieck versehen, welches gleichfalls weiß und schwarz (gestreift) gefärbt ist.

Diese Baakentonne liegt in folgenden Landmarken und Peilungen:

Die Kirche von Haamstede im Osten vom Abfall der langen weißen Düne, etwas westlich von der Niederung;

den Thurm von Goedereede auf dem westlichen Hügel der Düne, östlich von den 5 Hügeln des Westhoofd.

Man peilt von der Tonne:

den Thurm des Drehfeuers auf der Insel Schouwen S. ¾ W.;

den Leuchtthurm auf der Nordküste von Schouwen SO. z. S. (etwas östlicher);

den Thurm von Goedereede OSO. ½ O. nach mißweisendem Compaß in 8 Faden oder 150 Palmen Tiefe bei gewöhnlichem niedrigen Wasser.

Die Tonne ist von Deck eines Lootsenbootes, etwa 4 niederländische Ellen (mètre) über dem Wasserspiegel, in einer Entfernung von einer deutschen Meile weit deutlich sichtbar, und durch die schwarzen und weißen Streifen selbst in einem ansehnlichen Abstand von den ähnlichen, jedoch ganz weiß angestrichenen Tonnen längs des Banjaard gut zu unterscheiden.

Die Lage der zuletzt erwähnten Tonnen ist bereits unterm 19. August 1854 zur Kenntniß der Seefahrenden gebracht.

Bekannt gemacht Bremen, den 13. November 1854.

№ 167.

Der Handelskammer ist eine vom Hydrographic Office in London unterm 24. October d. J. veröffentlichte Bekanntmachung der Hafenbehörde zu Pernambuco mitgetheilt, derzufolge kürzlich unweit

Ollnda an der Küste von Brasilien

eine weiße Tonne gelegt ist, um den äußern Rand der sich hier befindenden Untiefe zu bezeichnen.

Die Tonne ist kegelförmig oder eine Klap-Tonne, ragt 8 Fuß aus dem Wasser und hat an der Grundfläche 7 Fuß im Durchmesser. Sie ist weiß angestrichen, um sie von den zwei Tonnen auf der Banco de Ingles oder Englischen Bank (welche ungefähr 4 miles südwestlich liegt) und von denen die nördlichere roth mit weißen vertikalen Streifen und die südlichere roth ist, unterscheiden zu können.

Die Ollnda-Tonne liegt bei niedrigem Wasser in 5 Faden Tiefe, ungefähr 2 miles OSO. von der Ollnda Spitze und peilt man ungefähr:

den Thurm der Sé-Kirche .... WNW. 1/4 N.
den Flaggenpfahl von Fort Buraco......... W. z. S. 1/2 S.
den Thurm des Seearsenals in Pernambuco. SW. z. W.

Bei hellem Wetter ist die Tonne auf 5 bis 6 miles sichtbar.

Diejenigen Schiffe, welche nicht nach dem Hafen von Pernambuco bestimmt sind, sollten sich diesem Theile der Küste Brasiliens nicht über 3 miles nähern, sondern sich in 10 Faden Tiefe halten, da innerhalb dieser Tiefe der Grund unregelmäßig wird und die Riffe an manchen Stellen hervorragen.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Var. 9° W.

Bekannt gemacht Bremen, den 15. November 1855.

№ 168.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 30. October d. J. hat die Norwegische Regierung zur Anzeige gebracht, daß auf

Stang-Holm

an der Südostküste Norwegens ein festes Feuer errichtet worden ist, um die südliche Einfahrt zum Hafen von Osterrlisör zu erleichtern, so wie daß dasselbe zuerst am 27. October d. J. angezündet werden würde.

Das Feuer ist ein festes, rothes Canal-Feuer. Es befindet sich auf der östlichen Spitze der Insel Stang-Holm in einer Höhe von 34 Fuß (engl.) über der Meeresfläche und wird 10 miles weit von N. 3/4 O. durch Ost bis S. 1/4 W. sichtbar sein.

Der Leuchtthurm steht auf 58° 42′ 40″ N. Br. und 9° 15′ O. Lge. von Greenwich.

Schiffe, welche von SW. ansegeln, werden, indem sie dieses Feuer in Sicht behalten, die Riffe und Untiefen frei passiren, welche außerhalb Flsund liegen.

Um die Untiefen frei zu halten, welche ungefähr 2 Kabellängen südlich von Klein-Stang-Holm an der Ostseite der Einfahrt liegen, müssen die Schiffs-

führer sich vorsehen, daß sie das Feuer, wenn sie sich vier Kabellängen von der Einfahrt befinden, nicht westlicher als NW. z. N. bringen.

Der Seefahrer wird bemerken, nachdem er das Feuer, auf Osterrilsör zusteuernd, passirt hat, daß die Strahlen des Feuers in jener Richtung nicht westlicher, als ungefähr eine halbe Kabellänge von Tangen, dem südlichsten Theile der Stadt Osterrilsör fallen.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Var. 21° .W

Bekannt gemacht Bremen, den 15. November 1855.

№ 169.

Zufolge einer der Handelskammer mitgetheilten, vom Hydrographic Office in London unterm 25. October d. J. veröffentlichten Bekanntmachung der schwedischen Regierung ist in der

Ostsee

eine nur 15 Fuß unter der Meeresfläche sich befindende felsige Untiefe entdeckt worden, welche NNO. ½ O. und 7⅓ miles von dem Nordende der Insel Öland entfernt liegt.

Die Untiefe besteht aus Stein in ebenen Schichten mit abschüssigen Rändern. Der seichteste Theil derselben, ungefähr 70 Yards lang, bildet den nördlichen Rand. Von hier aus erstreckt sie sich SSO. ungefähr 4 Kabellängen weit bei 3, 4 und 5 Faden Tiefe, welche alsdann allmälig zunimmt.

Auf der NO., NW. und SW. Seite vertieft sich das Wasser plötzlich, so daß die Untiefe von dieser Richtung durch das Loth nicht wahrgenommen werden kann.

Von der erwähnten Untiefe aus peilt

der nördliche Leuchtthurm Ölands......SSW. ⅓ W. (S. 26° ½ W.)
die westliche Spitze der Jungfrun Insel. SW. ⅔ W. (S. 53° W.)
Hunö Böle..............................WNW. ½ N. (N. 62° W.)

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Var. 12° ½ W.

Bekannt gemacht Bremen, den 15. November 1855.

№ 170.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 10. November d. J. zufolge hat die Colonialregierung der Insel **Barbadoes** in Westindien zur Kunde gebracht, daß daselbst vom 6. October d. J. an auf der

Needham-Spitze, an der Südseite der Carlisle-Bay,

ein festes Feuer errichtet werden würde.

Das Feuer wird von Westen nach Süden roth und von Westen nach Norden weiß erscheinen. Das weiße Feuer ist bei heller Luft auf 8—10 miles und das rothe auf 3 miles Entfernung sichtbar.

Von Süden kommende Schiffe können, nachdem sie das Drehfeuer auf der Südspitze der Insel passirt haben (wobei sie aber wenigstens 2 miles von derselben abhalten müssen), W. z. N. ½ N. auf die Carlisle-Bay zuhalten und werden alsdann bald das rothe Feuer erblicken. Indem sie sich demselben unter fortwährendem Lothen allmählig nähern, können sie, sobald das Feuer als ein weißes sichtbar wird, dicht beim Winde in die Bay segeln und ankern.

Die Needham-Spitze kann man innerhalb einer viertel mile in 5 Faden Wasser umfahren.

Von Norden kommende Schiffe müssen das Feuer auf der Needham-Spitze, sobald es ihnen in Sicht kommt, in die Peilung von OSO. ½ S. bringen, wodurch die Pelican- und Kettle-bottom-Untiefen gemieden werden.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. — Var. 3° O.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. November 1855.

№ 171.

Einer Mittheilung des hiesigen Generalconsuls des Staates **Buenos Ayres** zufolge hat die Regierung dieses Staates zur Kunde gebracht, daß durch Beschluß der gesetzgebenden Versammlung vom 6. September 1854 alle Schiffe befreundeter Nationen von über 120 Tons Größe in den Häfen des Staates Buenos Ayres keine höheren Abgaben an Tonnen-, Hafen-, Leucht- und Lootsgeld, so wie auch an Bergungsgeld im Fall von Havarie und Strandung zu entrichten haben, als diejenigen, welche Argentinische Schiffe bezahlen.

Bekannt gemacht Bremen, den 23. November 1855.

№ 172.

Einer Mittheilung des Hydrographic Office in London vom 1. November d. J. zufolge hat die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten Nachstehendes zur Kunde gebracht:

1) auf der **Petit Menan** Insel (Maine)

ist ein neuer Leuchtthurm von Granit erbaut worden. Die Wohnungen des Wärters sind braun, und das Eisen der Laterne ist schwarz angestrichen.

Das Feuer befindet sich in einer Höhe von 109 Fuß, vom Fuße angerechnet, und 125 Fuß über dem Hochwasserspiegel, und wird bei heller Luft in einer Entfernung von 17 miles sichtbar sein.

Der Leuchtapparat ist eine Fresnel'sche Linse 2ter Ordnung, und wird das Feuer als ein festes, durch Blinke sich veränderndes gezeigt werden.

Von dem Leuchtthurm aus peilt der Narraguagus Leuchtthurm NO. ¾ N. Dist. 5½ miles; der südöstliche Felsen SO. z. S. Dist. 4 miles; die Tonne auf der Petit Menan Barre N. ¾ W. Dist. 1½ miles.

2) auf der **Baker's** Insel (Maine)

ist ein neuer Leuchtthurm von Ziegelsteinen erbaut worden und weiß angestrichen. Das Wohnhaus ist braun und das Eisen an der Laterne schwarz.

Das Feuer befindet sich, vom Fuße angerechnet, in einer Höhe von 35 Fuß, und 105 Fuß über dem Hochwasserspiegel und wird bei klarer Luft in einer Entfernung von 15 miles sichtbar sein.

Der Leuchtapparat ist eine Fresnel'sche Linse 4ter Ordnung, und wird das Feuer als ein festes, durch Blinke sich veränderndes gezeigt werden.

Von dem Leuchtthurme aus peilt der Leuchtthurm auf Bear Island NW. z. N. Dist. 5½ miles; der Petit Menan Leuchtthurm O. z. N. Dist. 18 miles; das Monument auf „Bunker's dry ledge" N. z. W. Dist. 3 miles.

3) auf der **Franklin** Insel (Maine)

ist ein neuer Leuchtthurm aus Ziegelsteinen erbaut worden und weiß angestrichen. Das Wohnhaus ist braun und das Eisen an der Laterne schwarz.

Das Feuer befindet sich, vom Fuße angerechnet, in einer Höhe von 35 Fuß und 54 über dem Hochwasserspiegel. Es wird bei heller Luft in einer Entfernung von 12 miles sichtbar sein.

Der Leuchtapparat ist eine Fresnel'sche Linse 4ter Ordnung, und wird das Feuer als ein festes, durch Blinke sich veränderndes gezeigt werden.

Von dem Leuchtthurme aus peilt der Leuchtthurm auf Penmaquid Point W. z. S. ½ S. Dist. 8 miles; Manheigin S. ¾ O. Dist. 9 miles.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. December 1855.

№ 173.

Zufolge einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 31. October d. J. hat die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten folgende Anzeigen erlassen:

1. An dem nördlichen Ufer der Bristol Ferry (Rhode Island) ist eine kurze Strecke von dem Ferry Wharf ein neuer, weiß angestrichener Baaken-Leuchtthurm errichtet worden.

Das Feuer sollte am 4. October d. J. auf den neuen Thurm, nachdem das alte Fachwerk weggenommen worden, verlegt werden und dann unverändert in dem neuen Thurme fortbestehen. Durch diese Versetzung wird das Feuer 18 Yards N. ¼ W. von seiner gegenwärtigen Lage entfernt und 4½ Fuß erhöht werden. Es wird sich jetzt in einer Höhe von 23 Fuß über dem Fuße des Thurms und dem Hochwasserspiegel befinden.

---

2. Auf dem Londoner Felsen, unweit der Thatcher-Insel, bei Cap Ann (Massachusetts) ist eine 40 Fuß hohe eiserne Stange, auf der sich eine achteckige eiserne Tagmarke von Gitterwerk befindet, errichtet worden, welche 7 Fuß hoch, 5 Fuß im Durchmesser und schwarz angestrichen ist.

Von der Baake aus peilt Dry Salvages N. ¾ O., der nördliche Leuchtthurm auf der Thatcher-Insel NW. ¼ W., der Leuchtthurm auf der östlichen Spitze SW. z. W. ½ W.

---

3. In der Boston Bay wurde am 8. September d. J. bei den Hardings Klippen ein schwarz angestrichenes eisernes Glockenboot, welches auf jeder Seite die Worte „Harding's Ledge“ mit weißen Lettern trägt, ausgelegt, um die Schiffe vor der nahenden Gefahr zu warnen.

Die Glocke wiegt 5 Centner, befindet sich 12 Fuß über dem Wasser, ertönt durch die Einwirkung der See und kann in der Entfernung von ungefähr einer mile gehört werden.

Das Boot liegt in 7½ Faden Wasser in folgenden Peilungen: der Boston Leuchtthurm NW., die Scheune auf Strawberry Hill WSW., das Leuchtschiff bei den Minot's Klippen SO. ¾ O.

Sämmtliche Peilungen sinn magnetisch.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. December 1855.

№ 174.

Einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 1. November d. J. zufolge hat die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten folgende Anzeigen erlassen:

1. Unweit der Mitte der Fenwick's Untiefe, welche sich westlich von Cap Henlopen (Delaware) befindet, ist ein eisernes Glockenboot in 10 Faden Tiefe vor Anker gelegt und peilt man die Fenwick's Insel W. ¼ S., Distanz 6½ miles. Der Rumpf des Bootes ist schwarz, der Mast roth und die Glocke tönt durch die Einwirkung der See.

Das Boot liegt nahe dem äußern Rande der Untiefe, welcher abschüssig ist und sich NO. und SW. erstreckt. Wenn Schiffe unerwartet das Boot antreffen, sollten sich dieselben, ehe sie auf den Delaware oder irgend einen nördlich gelegenen Punkt zusteuern, östlich abhalten.

---

2. Bei dem Leuchtfeuer zu Fort Carrolle ist auf den Soller's Point Untiefen im Patapsco-Flusse, bei Baltimore eine Glocke errichtet, welche mittelst einer Maschine bei nebligtem Wetter geläutet werden soll. Sie ist in einem Fachwerke, ungefähr 30 Fuß über dem Spiegel des Flusses angebracht, wird in jeder Minute 6 Mal anschlagen, und zwar in Zwischenräumen von 10 Secunden, und kann, in Rücksicht auf die Stärke und Richtung des Windes in einer Entfernung von 1 bis 5 miles gehört werden.

---

3. Auf der Oak-Insel, an der Westseite der Mündung des Cape Fear-Flusses in Nord-Carolina, ist in der unmittelbaren Nähe der Oak-Insel-Baaken

eine Nebel-Glocke angebracht. Die ungefähre Lage dieser Baaken ist 33° 53′ 4″ N. Br. und 78° 1′ 5″ W. Lge. von Greenwich.

Die Glocke ruht auf einem offenen, ungemalten, viereckigen, 24 Fuß hohen Fachwerke von Holz, welches sich ungefähr 20 Yards von der vorderen Baake und 10 Yards östlich von der Richtung zwischen den beiden Baaken entfernt befindet.

Die Glocke ist mit dem vorderen Leuchtfeuer in gleicher Höhe. Deren Bewegung wird durch ein Gewicht unterhalten. Bei nebligtem Wetter wird die Glocke 7 Mal in einer Minute angeschlagen und kann bei ruhigem Wetter 6 bis 7 miles weit gehört werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. December 1855.

№ 175.

Der Handelskammer ist Mittheilung folgender Bekanntmachung des Trinity House in London vom 13. November d. J. gemacht:

Da die, von der Corporation des Trinity House zur Erleichterung der Schifffahrt an verschiedenen Theilen der Küste Englands und besonders in den Fahrwassern, welche nach dem Hafen von London führen, gelegten Tonnen und Baaken zu wiederholten Malen aus Unachtsamkeit oder absichtlich durch Ansegeln, Festmachen oder Ankern der Schiffe neben denselben losgebrochen, oder auf andere Weise beschädigt und unbrauchbar gemacht, ebenfalls die an verschiedenen Punkten unweit der Küsten ankernden Leuchtschiffe häufig angesegelt und beschädigt worden sind, daß sie der drohenden Gefahr ausgesetzt wurden, von ihren Ankern losgerissen zu werden und zu scheitern, und demnach die Sicherheit der Schifffahrt, sowie der auf den Schiffen sich befindenden Menschenleben und des Eigenthums es erheischt, daß die bezeichneten Leuchtschiffe, Tonnen und Baaken ununterbrochen auf ihren Stationen verbleiben, so werden Capitaine und andere Personen, welche das Commando über Schiffe führen, hierdurch vor Begehung solcher Uebertretungen gewarnt und zugleich auf die „Merchant Shipping Act 1854“ Sect. 414 verwiesen, welche verfügt:

Beschädigung von Leuchtfeuern, Tonnen und Baaken. Wenn Jemand absichtlich oder aus Fahrlässigkeit sich folgender Vergehen zu Schulden kommen läßt, nämlich:

1) einen Leuchtthurm oder die in demselben sich befindlichen Feuer, eine Tonne oder Baake beschädigt;
2) ein Leuchtschiff, Tonne oder Baake entfernt, verändert oder zerstört;
3) neben einem Leuchtschiff oder einer Tonne ankert, daran festmacht oder sie ansegelt,

so soll er, abgesehen von den Kosten des Schadenersatzes noch eine Strafe bis zu fünfzig Pfund erlegen.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. December 1855.

№ 176.

Zufolge einer Mittheilung des Hydrographic Office in London vom 27. October d. J. hat die französische Behörde in Algier veröffentlicht, daß am 15. October d. J. zu

Shershel, in der Provinz Algier,

auf der äußersten Spitze des Vorsprungs, welcher von der Joinville-Insel östlich ausläuft, ein Hafenfeuer errichtet worden ist.

Von der Seeseite zeigt sich das Feuer als ein helles und kann mit den entfernteren Feuern in der Stadt nicht verwechselt werden. Durch Hülfe dieses Feuers können die Schiffe die Untiefe, welche die Einfahrt in den Hafen von Shershel von Osten verengt meiden und sicher in den innern Hafen einlaufen.

Bekannt gemacht Bremen, den 4. December 1855.

№ 177.

Zufolge einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 23. November d. J. sind von der Leuchtfeuerbehörde der Ver. Staaten folgende Anzeigen erlassen:

1. In dem Leuchtthurm auf der **Fig-Insel** im Savannah-Flusse (Georgien) ist eine Nebel-Glocke angebracht, welche bei nebligtem Wetter geläutet werden wird.

Wenn Schiffe bei Nebelwetter die Lage des Feuers auf der Fig-Insel zu erfahren wünschen, können sie nur ihre Glocken oder Dampfpfeifen ertönen lassen, worauf ihnen durch das Läuten der Nebel-Glocke geantwortet wird.

---

2. In dem **Slue-Canal** (Cap Romain Untiefen) ist in 15 Fuß Tiefe bei niedrigem Wasser eine weiß und schwarz perpendiculär gestreifte Bojetonne (nunbuoy) erster Classe gelegt worden, auf welcher sich an einem Stabe eine schwarze Flagge befindet. Das Cap Romain Leuchtfeuer peilt WNW. 1/2 N., die Nordspitze von Cap Island NW. z. N. Man muß diese Bojetonne auf beiden Seiten ganz nahe passiren und die Course aus dem Slue-Canal von derselben SW. z. W. und NO. z. O. nehmen.

Unweit der Barre in der **Bull Bay** ist eine schwarz und weiß perpendikulär gestreifte Klapboye (can bouy) 2ter Classe in 3 Faden Tiefe bei niedrigem Wasser gelegt worden. Man peilt das Bull Bay Leuchtfeuer WNW.; die Südspitze des Racoon Key NNW. 3/4 W. Diese Bojetonne muß an jeder Seite nahe passirt werden.

---

3. Vor **Charleston** (Süd-Carolina) ist auf der Main ship Barre in 5 1/4 Faden Tiefe bei niedrigem Wasser ein schwarz und weiß perpendikulär gestreiftes Glockenboot ausgelegt worden. Das Haupt-Leuchtfeuer in Charleston peilt NW. nördlich, das Leuchtschiff der Rattlesnake-Untiefe NO. z. N., die äußere Baake auf Sullivan's Island N. z. W. 1/4 W. Die Länge der Ankerkette beträgt 32 Faden. Die Glocke befindet sich auf einem Mast und tönt durch die Einwirkung der See.

Schiffscapitaine, Lootsen und Fischer werden dringend ersucht, sobald sie an dem Boote etwas in Unordnung finden, dieses am Zollhause oder im Bureau des Leuchtfeuer-Inspectors zu berichten.

Alle Course und Peilungen sind magnetisch.

Bekannt gemacht Bremen, den 11. December 1855.

№ 178.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 22. November d. J. zufolge, hat die Spanische Regierung zur Anzeige gebracht, daß an der Nordküste von Afrika zu

Ceuta an der Meerenge von Gibraltar

auf der Almina-Spitze und zwar auf dem Gipfel des Hügels „Cerro de los Mosqueros“ am 1. December d. J. ein Leuchtfeuer errichtet werden sollte.

Dasselbe wird ein helles Feuer erster Classe sein und sich in jeder Minute einmal umdrehen. Es befindet sich in einer Höhe von 476 Fuß (engl.) über der Meeresfläche und wird bei klarer Luft auf 27 miles sichtbar sein.

Der Leuchtapparat ist katadioptrisch erster Classe, nach dem Fresnelschen System. Der Thurm steht auf 35° 53′ 44″ N. Br. und 5° 17′ 12″ W. Lge. von Greenwich.

Bekannt gemacht Bremen, den 11. December 1855.

№ 179.

Der Handelskammer ist Mittheilung einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 21. November d. J. gemacht, zufolge welcher die Regierung in Indien angezeigt hat, daß am 17. März d. J. zu

Singapore

auf dem Government Hill Flagstaff ein festes Feuer errichtet worden ist. Es ist hell, befindet sich 226 Fuß über der Meeresfläche und wird bei klarer Luft auf ungefähr 6 miles sichtbar sein. Nach den Admiralitätskarten liegt es auf 1° 16′ 15″ N. Br. und 103° 51′ 15″ O. Lge. von Greenwich.

Ebenfalls ist, wie das Hydrographic Office weiter mittheilt, anzunehmen, daß, obgleich keine weitere officielle Nachricht vorliegt, auf der Coney Insel, nahe der Hauptmeerenge von Singapore ein festes helles Feuer, genannt das „Rafles-Feuer“, errichtet worden ist. Es sollte bei heller Luft auf 12 miles sichtbar sein, ausgenommen in der Richtung von NW. z. W. durch Nord bis ONO.

Bekannt gemacht Bremen, den 11. December 1855.

№ 180.

Der Handelskammer ist Mittheilung einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 24. November d. J. gemacht, zufolge welcher der Hafenmeister zu Nizza veröffentlicht hat, daß am 1. Juli d. J. auf der äußersten Spitze des äußern Hafendammes zu Nizza am Meerbusen von Genua statt des frühern ein neues Feuer errichtet worden ist.

Das Feuer hat ein festes helles Licht, welches in jeder halben Minute durch rothe Blinke variirt. Es befindet sich 80 Fuß (engl.) über der Meeresfläche und wird bei hellem Wetter auf ungefähr 12 miles sichtbar sein.

Der Leuchtapparat ist katadioptrisch und 4ter Classe nach dem Fresnel'schen Systeme.

Wenn wegen des hohen Seeganges die Einfahrt in den Hafen bei Nachtzeiten gefährlich ist, wird das Feuer ausgelöscht und dadurch angezeigt werden, daß in solchen Fällen die Schiffe nicht in den Hafen einlaufen können, sondern nach der Richtung des Windes östlich in Villa Franca und westlich in Antibes Schutz suchen müssen.

Bekannt gemacht Bremen, den 11. December 1855.

№ 181.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 10. December d. J. zufolge hat das Königl. Norwegische Marine-Departement zu Christiania zur Anzeige gebracht, daß am 16. December 1855

an der Westküste von Norwegen

in dem südlichen nach Bergen führenden Fahrwasser die folgenden Canalfeuer werden errichtet werden. Dieselben sollen während des ganzen Jahres, außer der Zeit vom 15. Mai bis 15. Juli, angezündet werden.

Festes Feuer auf Klein-Blegen.

Dieses Feuer befindet sich auf Langevaad, an der Ostseite der Insel Bommelö, in einer Höhe von 16 Fuß über der Meeresfläche und ist auf 3 bis 4 miles sichtbar. Es bescheint den Canal von NNO. durch O. bis WSW. Von dem

Felsen, auf welchem der Leuchtthurm erbaut ist, erstreckt sich ein Riff 30 miles westlich. Der Thurm steht auf 59° 37′ N. Br. und 5° 16′ O. Lge. von Greenwich.

Festes Feuer auf Midtholmen.

Dieses Feuer befindet sich zu Mosterhavn in einer Höhe von 37 Fuß über der Meeresfläche und ist auf 4 bis 5 miles von NNO. durch O. und S. bis SW. z. W. sichtbar.

Gegen Mosterhuk nach SW. und gegen Oersnaes oder Oustnaes nach NNO. ist dasselbe maskirt, so daß die Schiffe, wenn sie dieses Feuer in Sicht behalten, diese Punkte, welche beide an der Westseite des Canals liegen, frei passiren werden.

Ungefähr 2 Kabellänge NO. z. N. von dem Feuer liegt Svarte-sklaer und eine halbe Kabellänge nördlich von jenem Felsen Refnaes-flue, auf welchem sich nur eine Tiefe von 2 Fuß befindet. Der Leuchtthurm steht auf 59° 42′ N. Br. und 5° 24¾′ O. Lge. von Greenwich.

Festes Feuer auf Folgeröen.

Das Feuer auf Folgeröen in Stockfund befindet sich in einer Höhe von 49 Fuß über der Meeresfläche und ist 5 bis 6 miles sichtbar. Es bescheint den Canal von Nord durch Ost und Süd bis West.

Der Thurm steht auf 59° 48′ N. Br. und 5° 20′ O. Lge. von Greenwich.

Festes Feuer auf Leeröen.

Dieses Feuer ist auf der Westseite der Insel errichtet, um als Führer durch die sogenannte Durchfahrt Leer-osen zu dienen. Es befindet sich 54 Fuß über der Meeresfläche, ist ungefähr 6 miles sichtbar und bescheint den Canal von S. durch W. und N. bis NO. ½ N. Ungefähr 3 Kabellänge nördlich von dem Leuchtthurm erstreckt sich von Leeröen nach Westen eine Untiefe von 2 Kabellängen, die sich mit einem Felsen, genannt Tangekulten, endet und nur 2 bis 3 Fuß unter Wasser liegt.

Der Thurm steht auf 60° 14′ N. Br. und 5° 11′ O. Lge. von Greenwich.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch.

Ferner sind

an der Südwestküste von Norwegen in den Einfahrten nach Egersund

am 28. November d. J. die folgenden Canalfeuer errichtet worden:

Festes Feuer zu Vibber-odde.

Das Feuer ist auf der SO.-Spitze von Egerö an der westlichen Seite der südlichen Einfahrt nach Egersund errichtet.

Es befindet sich 69 Fuß über der Meeresfläche und sollte bei klarer Luft in einer Entfernung von 12 miles von S. ½ W. durch O. bis ¾ O. sichtbar sein. Es wird während des ganzen Jahres angezündet werden.

Der Leuchtthurm steht auf 58° 24′ N. Br. und 5° 56′ O. Lge. von Greenwich.

Die S. ½ W.-Grenze dieses Feuers fällt gerade östlich von den Felsen Jonsbö und Marra, welche auf der Westseite des Canals unweit Skarvö liegen. An der Ostseite des Canals in der Peilung S. ½ O. und S. ¼ O. von dem Feuer liegen die Klippen Isaks-flue und Svänäs-flue. Der Seefahrer muß sich deshalb hüten, während er sich innerhalb 3 miles von dem Feuer befindet, dieses in eine Peilung von N. nach W. oder von N. nach N. ½ O. zu bringen.

Festes Feuer zu Grundsundholm.

Dieses Feuer ist auf der NW.-Spitze von Grundsundholm, dem östlichsten Holm im westlichen oder nördlichen Fahrwasser nach Egersund, errichtet.

Die Höhe desselben beträgt 41 Fuß über der Meeresfläche und bei klarer Luft in einer Entfernung von ungefähr 10 miles zwischen den Streifen W. z. S. und W. z. S. 3/4 S. sichtbar. Von innerhalb der Insel Guleholm ist das Feuer von WSW. durch N. bis ONO. sichtbar. Es wird während des ganzen Jahres angezündet werden.

Der Leuchtturm steht auf 58° 26′ 1/4 N. Br. und 5° 50′ 1/4 W. Lge. von Greenwich.

Das Feuer dient als Führer den Schiffen, die das Fahrwasser passiren, welches zwischen der NW.-Seite von Egerö und Guleholm (der südlichste der größeren Holme liegt unweit Grundsundholm) zu dem Ankerplatze an der Ostseite von Housholm (nordwestlich von dem Feuer) und nach Skadberghagen (auf der inneren Seite des Feuers) führt. Das Fahrwasser ist eng und schwierig zu finden und sollte man ohne Lootsen nicht in dasselbe einlaufen.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch.

Bekannt gemacht Bremen, den 29. December 1855.

№ 182.

Einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 22. December v. J. zufolge hat die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten zur Anzeige gebracht, daß am 15. November v. J. eine halbe mile von der äußersten Spitze von Punta Loma, welche den westlichen Punkt der Einfahrt

in die Bucht von **San Diego** (Californien)

bildet, ein festes helles Feuer errichtet worden ist.

Es ist 3ter Ordnung nach dem Fresnel'schen System, 450 Fuß über der Meeresfläche erhaben und sollte bei hellem Wetter auf 20 miles Entfernung nach allen Seiten sichtbar sein.

Das Gebäude, aus Stein erbaut, ist anderthalb Stockwerk hoch und erhebt sich aus dessen Mitte ein niedriger Thurm von Ziegelsteinen. Es steht auf 32° 40′ 13″ N. Br. und 117° 13′ 16″ W. Lge. von Greenwich.

Anweisungen. Schiffe, welche von Norden kommen, sollten eine halbe mile von Punta Loma abhalten und nachdem sie dieselbe passirt, allmählig beidrehen, bis Ballast Point mit der „Playa“ in eine Linie gebracht ist; ebenfalls hüte man sich mehr von dem Dorfe offen zu halten, als die östlichsten Häuser, weil man sonst Gefahr läuft, in die an der Ostseite des Fahrwassers sich befindende Zuninga-Untiefe zu gerathen. Man behalte diesen Cours bei, und bei Ballast Point angekommen, von welchem man innerhalb einer Schiffslänge 4 Faden Tiefe hat, steuere man auf die „Playa“ zu, indem dann eine Untiefe von 12 Fuß Tiefe eine Achtel mile innerhalb des Point an der Backbordseite gelassen wird und ankere unweit des Dorfes. Von der Playa bis New Town (Neu San Diego) einer Strecke von 4 miles, hat man 6 Faden Wasser. Eine oder zwei miles höher hinauf wird die Bucht seicht. Von Süden kommende Schiffe sollten Segeldirectionen beobachten, und in die Richtung zwischen Ballast Point und die Playa, d. h. südlich von dieser Richtung eine halbe mile seewärts von Punta Loma, zu gelangen suchen.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. Januar 1856.

№ 183.

Einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 20. December v. J. zufolge hat die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten zur Anzeige gebracht, daß am 1. Januar d. J. folgende Veränderungen der Leuchtfeuer im Staate Maine stattfinden werden:

Leuchtfeuer zu Little River Harbour.

Das jetzige feste Feuer wird eingehen und statt desselben ein durch Blinke sich veränderndes Feuer gezeigt werden.

Der Leuchtapparat ist eine Linse 5ter Ordnung nach dem Fresnel'schen System.

Leuchtfeuer zu Prospect Harbour.

Anstatt des jetzigen festen Feuers, welches eingeht, wird ein Drehfeuer gezeigt werden.

Der Leuchtapparat wird aus 3 Argand'schen Lampen mit 21zölligen Reflectoren bestehen. Der Zeitraum zwischen den hellen Blinken wird eine Minute sein.

Bekannt gemacht Bremen, den 8. Januar 1856.

№ 184.

Zufolge einer im französischen Moniteur vom 6. d. M. veröffentlichten Bekanntmachung ist auf dem

Leuchtthurme von Galantry auf Saint Pierre und Miquelon

ein neues System der „Nebelsignale" eingeführt.

Demnach wird zur Kenntniß der Seefahrer gebracht, daß in Zukunft vom 1. April bis 1. November jeden Jahres von obigem Leuchtthurme bei starkem Nebel alle zwei Stunden, in einem Zwischenraume von drei Minuten nach einander zwei Kanonenschüsse werden abgefeuert werden, und zwar von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends. Außer diesen regelmäßigen Signalen wird auf jeden von Bord eines Schiffes kommenden Schuß, welchen dasselbe, wenn es die Richtung, in welcher es sich befindet, zu erfahren wünscht, abfeuern kann, geantwortet.

Bekannt gemacht Bremen, den 12. Januar 1856.

№ 185.

Der Handelskammer ist eine Verordnung des Staatsraths der Provinz Nord-Holland vom 20. September v. J. mitgetheilt, in welcher die Schiffscapitaine, welche den Nordholländischen Canal durchsegeln, dringend ersucht werden, — da häufig Klagen über die ungerechten Forderungen Seitens der Pferdeknechte, so wie über sonstige Mißbräuche im Pferde-Schleppdienste geführt, indeß nicht gehörigen Orts angebracht sind —

1) Alle unerlaubte Handlungen der Pferdeknechte, so wie alle Uebertretungen der Canalverordnungen, worüber sie vermeinen sich beklagen zu können, unmittelbar zur Kenntniß der Schleusenwärter oder der Canaldirection zu bringen, und
2) selbst zur Aufrechthaltung der Schleppdienst-Verordnungen mitzuwirken, dadurch, daß sie sich aller Handlungen enthalten, welche dahin führen, die Pferdeknechte in irgend einem Mißbrauch zu stärken.

Bekannt gemacht Bremen, den 14. Januar 1856.

№ 186.

Vom Königlich Dänischen Consulate hieselbst ist der Handelskammer eine Bekanntmachung des Königlichen Marineministeriums zu Kopenhagen vom 4. Januar d. J. mitgetheilt worden, derzufolge das neue Leuchtfeuer in der Nähe des rothen Klifs (Röde Klif) auf der Insel Sylt, unter 54° 56′ 51″ N. Br. und 8° 20′ 30″ O. Lge. von Greenwich, zum ersten Male am Sonnabend, den 1. März, Abends ½ Stunde nach Sonnenuntergang angezündet und von da an zu denselben Zeiten wie die übrigen Leuchtfeuer der Monarchie brennend erhalten werden wird.

Das Feuer wird von einem 113 Fuß hohen, rund gemauerten Thurme als ein festes, alle 4 Minuten aufloderndes Linsenfeuer erster Ordnung gezeigt. Die Flamme befindet sich in einer Höhe von 200 Fuß über dem täglichen niedrigsten Wasserstande.

Das Leuchtfeuer ist in einem Abstande von 5 Meilen sichtbar und brennt jede Nacht das Jahr hindurch; es wird nach der Seeseite hinaus am stärksten leuchten von mißweisendem SSW. durch W. und N. bis zu ONO. und schwächer in dem übrigen Umkreise des Horizonts.

In der Richtung der Listertiefe (Lysterdyb) in einem Winkel von 54° 10′ von mißweisendem N. z. O. ¼ O. nach O. hin wird das Feuer ein röthliches Licht geben.

Bekannt gemacht Bremen, den 16. Januar 1856.

№ 187.

Der Handelskammer ist Mittheilung einer officiellen Bekanntmachung aus Batavia vom 27. November v. J. geworden, zufolge welcher am 13. November v. J. das neue katadioptrische Küstenfeuer zweiter Classe auf dem Leuchtthurm des vierten Punktes in der

Sundastrasse bei Anjer

angezündet ist und fortan jede Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weißes, festes Licht zeigen wird. Man sieht das Feuer vom Verdecke eines gewöhnlichen Schiffes, wenn sich das Auge 5 Ellen über dem Meeresspiegel befindet, auf 4 geographische oder deutsche Meilen, und dürfte dasselbe bei klarer Luft von der Marsraa und der Takelage etwa 5 bis 5½ Meilen sichtbar sein. Die Höhe des Feuers über dem Wasserspiegel bei Springfluth und höchstem Wasserstande beträgt 29,5 Niederl. Ellen oder 94 Rheinl. Fuß.

Bekannt gemacht Bremen, den 6. Februar 1856.

№ 188.

Der Handelskammer ist Mittheilung einer Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 25. Januar d. J. geworden, zufolge welcher die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten zur Anzeige gebracht hat, daß am 3. December v. J. unweit der Spitze des **York Spit** ein Leuchtschiff, welches ein festes, helles Licht zeigt, gelegt ist, um jene gefährliche Stelle zu bezeichnen und den nach dem York Flusse oder Mobjack Bay, am westlichen Ufer der Chesapeake Bay (Virginien) bestimmten Schiffen als Führer zu dienen.

Der Leuchtapparat ist katoptrisch und besteht aus 8 Lampen mit 12zölligen Reflectoren. Das Feuer befindet sich in einer Höhe von 40 Fuß über der mittleren Meeresfläche und ist bei heiterer Luft auf ungefähr 10 miles Entfernung sichtbar.

Das Leuchtschiff ist wie ein Schooner getakelt, gelblich-weiß angestrichen und trägt auf jeder Seite mit schwarzen Lettern die Worte „York Spit.“ Es liegt in 4 Faden Tiefe in folgenden Peilungen: der New Point Leuchtthurm NNW. ½ W., Back River SSW. ½ W., Tewes Point W. ½ N.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. Februar 1856.

№ 189.

Der Handelskammer ist Mittheilung einer Bekanntmachung der Hafencorporation zu Dublin vom 3. Januar d. J. gemacht, zufolge welcher auf der

Insel Rathlin-o-Birne, Grafschaft Donegal
(Nordwestküste von Irland),

ein Leuchtthurm errichtet worden ist, vom welchem vom Abend des 14. April d. J. an jede Nacht von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein Feuer gezeigt werden wird.

Der Leuchtthurm steht auf dem äußersten Punkt der Insel, unweit des westlichsten Vorgebirges der Grafschaft Donegal, auf 54° 39′ 47″ N. Br. und 8° 49′ 52″ W. Lge. und peilt

von Malinmore Head SW. 1/2 W. Dist. 2 1/2 Seemeilen,

„ Carrigan Head (Donegal Bay) NW. z. N. Dist. 5 3/4 Seemeilen,

„ Seal Rock (Sligo Bay) N. z. O. Dist. 19 Seemeilen.

Das Feuer wird ein Blinkfeuer sein (fest, durch Blinke verändert) und in Zwischenräumen von 20 Secunden einen Blink zeigen. Da das Feuer 116 Fuß über der Meeresfläche bei Hochwasser liegt, so wird dasselbe auf ungefähr 16 miles Entfernung gesehen werden. Es wird nach allen Richtungen hin sichtbar sein und von der Seeseite zwischen den Peilungen SW. 1/2 S. und NNW. 1/2 W. von natürlicher heller Farbe, hingegen von der Landseite und der SO.-Seite der Insel roth erscheinen.

Der Thurm, welcher vom Fuße bis zur Spitze 65 Fuß mißt, ist rund und hat eine kuppelförmige Spitze, welche mit dem unteren Leuchtraume roth angestrichen werden wird.

Schiffe, außer wenn sie durch die Meerenge gelootst werden, sollten sich außerhalb der Grenzen des roth scheinenden Feuers halten.

Die Tidal-Riffe erstrecken sich 1/4 mile von der Westseite von Rathlin-o-Birne.

Die angegebenen Peilungen sind magnetisch. — Var. 29° W.

Bekannt gemacht Bremen, den 11. Februar 1856.

№ 190.

Zufolge einer der Handelskammer mitgetheilten Bekanntmachung des Hydrographic Office in London vom 1. Januar d. J. haben die Hafenbehörden zu Port Adelaide, Südaustralien, zur Kunde gebracht, daß auf

Troubridge Island, im Golf St. Vincent,

ungefähr am 1. Januar 1856 ein neues Leuchtfeuer errichtet werden solle.

Dasselbe ist ein Drehfeuer, welches jede halbe Minute ein 12 Secunden währendes helles Licht zeigt. Innerhalb einer Entfernung von ungefähr 7 miles wird in den Zwischenräumen des helleren Lichtes bei heiterer Luft ein fortdauerndes schwaches Licht sichtbar sein. Der Leuchtapparat ist katadioptrisch oder reflectorisch und 4ter Ordnung.

Das Feuer befindet sich 80 Fuß über der Meeresfläche und wird vom Verdeck eines Schiffes bei klarer Luft ungefähr 16 miles sichtbar sein. Der Leuchtthurm steht in der Mitte der Insel auf 35° 7′ 50″ S. Br. und 137° 52′ O. Lge. von Greenwich.

Directionen. Schiffe, welche durch die Investigator-Straße nach dem St. Vincent Golf bestimmt sind, sollten das Troubridge-Leuchtfeuer in die Peilung von NO. 1/2 N. bringen, darauf ONO. 1/2 N. steuern, um dasselbe in einer Entfernung von 7 miles zu passiren und in die Peilung von W. z. N. 1/2 N. zu bringen. Von hier aus wird man durch einen Cours NO. 1/2 N. 30 miles einen Ankerplatz, 2 miles südwestlich von dem Port Adelaide Leuchtschiff erreichen, und muß dann beidrehen, um einen Lootsen oder Dampfschlepper zu erhalten.

Von Westen oder Süden kommende Schiffe sollten sich dem Troubridge Leuchtfeuer nicht über 4 miles nähern, wo sie in 10 bis 14 Faden Tiefe Grund finden werden.

Den Golf bei westlichen Stürmen herunter kommende Schiffe werden unter der Leeseite von Troubridge Island, in der Peilung des Feuers SW. auf ungefähr 1 1/2 miles Entfernung in 8 Faden Tiefe über einem reinen Sandgrunde einen guten Ankerplatz finden.

Course und Peilungen sind magnetisch. Variation 5° Ost.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. Februar 1856.

№ 191.

Einer Mittheilung des Hydrographic Office in London vom 23. Januar d. J. zufolge hat die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten zur Kunde gebracht, daß am 1. Januar d. J. auf dem südlichen „Farallon“, einer Insel, welche zu der ungefähr 23 miles von der Küste, unweit der Einfahrt in die

San Francisco Bay (Californien)

liegenden Gruppe kleiner Inseln gehört, ein Drehfeuer würde errichtet werden.

Dieses Feuer ist hell und dreht sich in jeder Minute einmal. Es befindet sich in einer Höhe von 360 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte vom Verdeck eines Schiffes bei klarer Luft auf 26 miles Entfernung sichtbar sein. Auf geringeren Entfernungen und unter günstigen Umständen wird das Licht in den Zwischenräumen der größten Helligkeit nicht gänzlich unsichtbar werden.

Der Leuchtapparat ist erster Classe nach dem Fresnel'schen Systeme.

Der Leuchtthurm ist aus Ziegelsteinen erbaut und 17 Fuß hoch. Er steht auf der höchsten Spitze des südlichen „Farallon“ auf 37° 41′ 44″ N. Br. und 122° 59′ 18″ W. Lge. von Greenwich (nach der United States Coast Survey) unter folgenden Peilungen und Abständen: Cap Reyes N. 29½° W. 17½ miles, Cap Bonita O. 34° N., 23½ miles; Cap San Pedro O. 4° S. 25½ miles.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Var. 15½° O.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. Februar 1856.

№ 192.

Das Hydrographic Office in London hat unterm 20. Januar d. J. folgende Bekanntmachung erlassen:

Da das Gehölz von Kokosbäumen, welches im Jahre 1832 auf dem **Middle-Cay,** der **Courtown-Cay's** in Westindien, (welche 15 miles OSO. von St. Andrew's, unweit der Mosquito Küste liegen) nicht mehr existirt, indem es theils niedergehauen, theils durch Orkane zerstört ist, so sind die Worte „Gehölz von Kokosbäumen“ (Grove of Cocoa-nut trees), welche in den Admiralitätskarten, so wie in andern Karten von Westindien bei den genannten Cays angegeben sind, zu streichen und braucht der Seefahrer also nicht nach diesen Bäumen zu suchen. Der Name „Cocoa-nut Cay“ ist ebenfalls in „Middle Cay“ zu verändern.

Da es in Westindien und überhaupt in der Region der Orkane nichts Ungewöhnliches ist, daß Kokosbäume umwehen (wie im Jahre 1830 durch den Orkan auf der Insel Barbados), so wird der Seefahrer gewarnt auf seiner Hut sein und zu beachten, daß es nicht gerathen ist, auf niedrig gelegene Cays oder Sandbänke zuzuhalten, wo er Bäume zu erblicken hofft, welche vielleicht nicht mehr vorhanden sind.

Middle Cay liegt auf 12° 24′ 0″ N. Br. und 81° 28′ 30′ W. Lge. von Greenwich.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. Februar 1856.

№ 193.

Das Königlich Schwedische Marine-Departement hat veröffentlicht, daß das im **Winga** Sunde im Kattegat bei der Einfahrt nach Gothenburg sich befindende Buskär Leuchtfeuer, welches seit dem 1. September 1854 seewärts roth und gegen den Sund hell erschien, theilweise verändert ist, damit es auf weitere Entfernung wahrgenommen werden könne.

Dasselbe erscheint jetzt seewärts in einiger Entfernung als ein helles Feuer, jedoch gewinnt die rothe Färbung desselben bei weiterer Annäherung über die weiße die Oberhand, so daß man es leicht von den beiden hellen Feuern auf den Winga Baaken und dem Haupt-Bötö Feuer unterscheiden kann.

Die beiden Winga Baaken-Feuer bleiben unverändert. Das eine ist ein festes helles Feuer, das andere, d. i das nordöstliche, ein helles Feuer, welches sich in kurzen Zwischenräumen durch Blinke verändert. In der Peilung von NO. $\frac{1}{2}$ N. und SW. $\frac{1}{2}$ S. sieht man die beiden Feuer in einer Linie

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. — Var. 18° W.

Bekannt gemacht Bremen, den 20. März 1856.

№ 194.

Neue Sandbank in der Einfahrt des Hafens von Barcelona.

In Folge der gegen die Mitte des Januar d. J. herrschenden Stürme hat sich in der Einfahrt des Hafens von Barcelona durch den angehäuften Sand eine Bank gebildet, welche von dem äußersten Ende des Hafendammes anfangend, sich nach SW. in einer Länge von $1\frac{1}{4}$ Kabellängen erstreckt. Die geringste Tiefe beträgt 14 Fuß, welche bis zu 30 Fuß in der Richtung nach SW. zunimmt, die größte Breite 70 Klafter (brazas) von NW. nach SO.

Die sogenannte Fasca-Barre hat sich ebenfalls verändert, indem das Fahrwasser für größere Schiffe in Folge der neuen Bank so sehr eingeengt ist, daß die Einfahrt für Schiffe von gewöhnlichem Tiefgange sehr schwierig und in manchen Fällen unmöglich sein wird.

Große Schiffe dürfen nicht wagen, ohne Lootsen in den Hafen einzulaufen; kleinere werden jedoch über die Bank fahren können, auf welcher Tonnen ausgelegt werden, um die gefährlichsten Stellen zu bezeichnen.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. März 1856.

№ 195.

Die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten hat die folgenden Mittheilungen veröffentlicht:

Festes Feuer zu Swan-Foot knoll Patapsco-Flusse, Maryland.

Auf dem Swan-Foot knoll, an der Mündung des Patapsco-Flusses, Maryland, wird vom 10. Januar d. J. ein festes Feuer errichtet werden und wird das Feuer auf Botkin Point eingehen.

Das Swan-Foot knoll-Feuer ist fest und hell. Es befindet sich ungefähr 55 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte bei klarer Luft vom Verdeck eines Schiffes auf 11 miles Entfernung sichtbar sein. Der Leuchtapparat ist eine Fresnel'sche Linse 4ter Ordnung.

Der Leuchtthurm ist ein rundes, eisernes Gebäude, 40 Fuß im Durchmesser, welches auf 9 schmiedeeisernen, diagonal mit einander verbundenen Pfeilern ruht. Er ist bis auf die Fensterladen, welche weiß sind, schwarz angestrichen.

Eine an diesem Leuchtthurme angebrachte Nebelglocke wird bei nebligtem Wetter geläutet werden.

Feuer zum Einsegeln in den Cape Fear-Fluß bei Wilmington, Nord-Carolina.

Am 1. März werden 2 Feuer zum Einsegeln in den Cape Fear-Fluß, auf dessen östlichem Ufer, nahe dem oberen Molo, 3 miles unterhalb Wilmington N. C. errichtet werden. Die Feuer sind fest und hell, beide 6ter Classe. Das vorderste oder südliche Feuer ist auf dem Wohnhause des Wächters, ca. 42′ über der mittleren Höhe des Flusses. Das Haus ist weiß angestrichen.

Das hintere oder nördliche Feuer ist auf einer weißen Baake von offenem Pfahlwerk, ca. 65′ über dem mittleren Wasserstand des Flusses. Es ist 270 yards, N. 10° O. hinter dem vorderen Feuer.

№ 191.

Einer Mittheilung des Hydrographic Office in London vom 23. Januar d. J. zufolge hat die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten zur Kunde gebracht, daß am 1. Januar d. J. auf dem südlichen „Farallon", einer Insel, welche zu der ungefähr 23 miles von der Küste, unweit der Einfahrt in die

San Francisco Bay (Californien)

liegenden Gruppe kleiner Inseln gehört, ein Drehfeuer würde errichtet werden.

Dieses Feuer ist hell und dreht sich in jeder Minute einmal. Es befindet sich in einer Höhe von 360 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte vom Verdeck eines Schiffes bei klarer Luft auf 26 miles Entfernung sichtbar sein. Auf geringeren Entfernungen und unter günstigen Umständen wird das Licht in den Zwischenräumen der größten Helligkeit nicht gänzlich unsichtbar werden.

Der Leuchtapparat ist erster Classe nach dem Fresnel'schen Systeme.

Der Leuchtthurm ist aus Ziegelsteinen erbaut und 17 Fuß hoch. Er steht auf der höchsten Spitze des südlichen „Farallon" auf 37° 41′ 44″ N. Br. und 122° 59′ 18″ W. Lge. von Greenwich (nach der United States Coast Survey) unter folgenden Peilungen und Abständen: Cap Reyes N. 29½° W. 17½ miles, Cap Bonita O. 34° N., 23½ miles; Cap San Pedro O. 4° S. 25½ miles.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Var. 15½° O.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. Februar 1856.

№ 192.

Das Hydrographic Office in London hat unterm 20. Januar d. J. folgende Bekanntmachung erlassen:

Da das Gehölz von Kokosbäumen, welches im Jahre 1832 auf dem **Middle-Cay**, der **Courtown-Cay's** in Westindien, (welche 15 miles OSO. von St. Andrew's, unweit der Mosquito Küste liegen) nicht mehr existirt, indem es theils niedergehauen, theils durch Orkane zerstört ist, so sind die Worte „G e h ö l z v o n K o k o s b ä u m e n" (Grove of Cocoa-nut trees), welche in den Admiralitätskarten, so wie in andern Karten von Westindien bei den genannten Cays angegeben sind, zu streichen und braucht der Seefahrer also nicht nach diesen Bäumen zu suchen. Der Name „Cocoa-nut Cay" ist ebenfalls in „Middle Cay" zu verändern.

Da es in Westindien und überhaupt in der Region der Orkane nichts Ungewöhnliches ist, daß Kokosbäume umwehen (wie im Jahre 1830 durch den Orkan auf der Insel Barbados), so wird der Seefahrer gewarnt auf seiner Hut sein und zu beachten, daß es nicht gerathen ist, auf niedrig gelegene Cays oder Sandbänke zuzuhalten, wo er Bäume zu erblicken hofft, welche vielleicht nicht mehr vorhanden sind.

Middle Cay liegt auf 12° 24′ 0″ N. Br. und 81° 28′ 30″ W. Lge. von Greenwich.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. Februar 1856.

№ 193.

Das Königlich Schwedische Marine-Departement hat veröffentlicht, daß das im **Winga** S u n d e i m K a t t e g a t bei der Einfahrt nach Gothenburg sich befindende Buskär Leuchtfeuer, welches seit dem 1. September 1854 seewärts r o t h und gegen den Sund h e l l erschien, theilweise verändert ist, damit es auf weitere Entfernung wahrgenommen werden könne.

Dasselbe erscheint jetzt seewärts in einiger Entfernung als ein helles Feuer, jedoch gewinnt die r o t h e Färbung desselben bei weiterer Annäherung über die w e i ß e die Oberhand, so daß man es leicht von den beiden hellen Feuern auf den Winga Baaken und dem Haupt-Böttö Feuer unterscheiden kann.

Die beiden Winga Baaken-Feuer bleiben unverändert. Das eine ist ein festes helles Feuer, das andere, d. i das nordöstliche, ein helles Feuer, welches sich in kurzen Zwischenräumen durch Blinke verändert. In der Peilung von NO. ½ N. und SW. ½ S. sieht man die beiden Feuer in einer Linie
Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. — Var. 18° W.
Bekannt gemacht Bremen, den 20. März 1856.

№ 194.

Neue Sandbank in der Einfahrt des Hafens von **Barcelona.**

In Folge der gegen die Mitte des Januar d. J. herrschenden Stürme hat sich in der Einfahrt des Hafens von Barcelona durch den angehäuften Sand eine Bank gebildet, welche von dem äußersten Ende des Hafendammes anfangend, sich nach SW. in einer Länge von 1¼ Kabellängen erstreckt. Die geringste Tiefe beträgt 14 Fuß, welche bis zu 30 Fuß in der Richtung nach SW. zunimmt, die größte Breite 70 Klafter (brazas) von NW. nach SO.

Die sogenannte Fasca-Barre hat sich ebenfalls verändert, indem das Fahrwasser für größere Schiffe in Folge der neuen Bank so sehr eingeengt ist, daß die Einfahrt für Schiffe von gewöhnlichem Tiefgange sehr schwierig und in manchen Fällen unmöglich sein wird.

Große Schiffe dürfen nicht wagen, ohne Lootsen in den Hafen einzulaufen; kleinere werden jedoch über die Bank fahren können, auf welcher Tonnen ausgelegt werden, um die gefährlichsten Stellen zu bezeichnen.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. März 1856.

№ 195.

Die Leuchtfeuerbehörde der Vereinigten Staaten hat die folgenden Mittheilungen veröffentlicht:

Festes Feuer zu **Swan-Foot knoll Patapsco**-Flusse, Maryland.

Auf dem Swan-Foot knoll, an der Mündung des Patapsco-Flusses, Maryland, wird vom 10. Januar d. J. ein festes Feuer errichtet werden und wird das Feuer auf Bothin Point eingehen.

Das Swan-Foot knoll-Feuer ist fest und hell. Es befindet sich ungefähr 55 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte bei klarer Luft vom Verdeck eines Schiffes auf 11 miles Entfernung sichtbar sein. Der Leuchtapparat ist eine Fresnel'sche Linse 4ter Ordnung.

Der Leuchtthurm ist ein rundes, eisernes Gebäude, 40 Fuß im Durchmesser, welches auf 9 schmiedeeisernen, diagonal mit einander verbundenen Pfeilern ruht. Er ist bis auf die Fensterladen, welche weiß sind, schwarz angestrichen.

Eine an diesem Leuchtthurme angebrachte Nebelglocke wird bei nebligtem Wetter geläutet werden.

Feuer zum Einsegeln in den **Cape Fear**-Fluß bei **Wilmington,** Nord-Carolina.

Am 1. März werden 2 Feuer zum Einsegeln in den Cape Fear-Fluß, auf dessen östlichem Ufer, nahe dem oberen Molo, 3 miles unterhalb Wilmington N. C. errichtet werden. Die Feuer sind fest und hell, beide 6ter Classe. Das vorderste oder südliche Feuer ist auf dem Wohnhause des Wächters, ca. 42' über der mittleren Höhe des Flusses. Das Haus ist weiß angestrichen.

Das hintere oder nördliche Feuer ist auf einer weißen Baake von offenem Pfahlwerk, ca. 65' über dem mittleren Wasserstand des Flusses. Es ist 270 yards, N. 10° O. hinter dem vorderen Feuer.

Diese beiden Feuer kommen in eine Linie, indem man ungefähr 50 yards westlich bei dem Kopf des oberen Molo an dem östlichen Ufer des Flusses passirt, so wie längs dem Fahrwasser, welches ungefähr 1 mile unterhalb dieses Molo anfängt und 1½ miles oberhalb desselben endigt.

Bishop und Clerks Leuchtschiff, Massachusetts.

Das Bishop und Clerks Leuchtschiff wird ungefähr am 10. Januar 1856 seine Station einnehmen und in ca. 4½ Faden Tiefe beinahe in der Mitte zwischen den Bishop und Clerks und Middle Ground Untiefen, im Vineyard-Sunde, Massachusetts, vor Anker legen.

Es wird ein durch 8 Lampen und Reflectoren hervorgebrachtes festes Feuer zeigen und bei gewöhnlicher Luft vom Verdeck eines Schiffes ungefähr 7 miles weit sichtbar sein. Das Schiff ist als ein Schooner getakelt und führt zwei eiserne, reifenförmige schwarze Tagmarken, an jeder Mastspitze eine. Dessen Rumpf ist strohfarben angestrichen und trägt an jeder Seite mit großen schwarzen Lettern die Worte „Bishops and Clerks“.

Es liegt in folgenden Peilungen: Das Bass River Feuer NO. ½ O.; das Point Gammon Feuer N. z. O.; das östliche Ende von Hyannis harbour breakwater N. ¾ W.; das Succonnessett Leuchtschiff W. ½ S.; die Tonne auf dem südlichen Theilen von Handkerchief SO. z. O.

Festes Feuer auf Watch Hill Point, Rhode Island.

Auf Watch Hill Point, bei Stonington, Rhode Island, ist ein neuer Leuchtthurm, nebst anstoßender Wärterwohnung erbaut worden. Vom 1. Februar d. J. an sollte das jetzige Drehfeuer auf dieser Station eingehen und von dem neuen Thurme ein festes Feuer gezeigt werden.

Dasselbe ist fest und hell, befindet sich in einer Höhe von 58 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte bei heller Luft auf 12 miles Entfernung sichtbar sein. Der Leuchtapparat ist dioptrisch oder eine Fresnel'sche Linse 4ter Ordnung.

Der Thurm ist von Granit, 40 Fuß hoch und steht 17 yards nordwestlich von dem alten Leuchtthurme. Die Wohnung des Wärters ist weiß.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. — Var. 9° W.

Blinkfeuer auf Cap San Blas, Florida.

Vom 15. Februar d. J. an wird von dem neuen Leuchtthurm zu Cap San Blas, an der Westküste von Florida, im Golf von Mexico ein Blinkfeuer gezeigt werden.

Dasselbe ist fest, durch Blinke verändert. Es befindet sich 80 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte vom Verdeck eines Schiffes bei gewöhnlicher Luft auf 12 miles Entfernung sichtbar sein. Der Leuchtapparat ist eine Linse 4ter Classe.

Der Thurm ist 50 Fuß hoch, weiß angestrichen und steht nahe dem Platze, wo der frühere 1851 abgebrochene Leuchtthurm sich befand, auf 29° 39' N. Br. und 85° 24' 4" W. Lge. von Greenwich.

Von der Spitze des Caps erstreckt sich 5 bis 6 miles in südlicher Richtung eine gefährliche Untiefe.

Blinkfeuer zu Passe à Loutre, Louisiana.

Der eiserne Leuchtthurm, welcher vormals an der Spitze der Mündungen (the head of the Passes) des Mississippi stand, ist auf die als Middle Ground bekannte sumpfige Insel bei dem Passe à Loutre versetzt worden.

Vom 15. Januar d. J. an würde ein festes, durch Blinke verändertes Feuer von dem auf der neuen Stelle stehenden Thurme gezeigt werden, welches

vom Verdeck eines Schiffes bei gewöhnlicher Luft auf 12 miles Entfernung sichtbar sein sollte. Der Leuchtapparat ist eine Fresnel'sche Linse 3ter Ordnung. Der Thurm ist 77 Fuß hoch und schwarz angestrichen.

Von der großen Bojetonne (nun-buoy) außerhalb der Barre, peilt das Passe à Loutre-Leuchtfeuer W. $^1/_4$ N. Von derselben Tonne peilt das NO.-Pass Feuer SW. Von der Bojetonne sollten auf der Barre von Passe à Loutre 4 Spierenbojen (spar-buoys) sichtbar sein, welche von derselben W. z. S. $^1/_2$ S. und WSW. peilen.

Von der Bojetonne steuere man auf die Spierenbojen zu, fahre zwischen denselben hindurch und von da direct den Passe à Loutre hinauf. Das Fahrwasser zwischen den Spierenbojen ist sehr schmal.

Das feste Feuer bei dem NO.-Pass wird bis auf Weiteres fortbestehen.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. — Var. $6^1/_2$° O.

Drehfeuer auf **Punta Concepcion**. Californien.

Am 1. Februar 1856 sollte auf Punta Concepcion, an der westlichen Einfahrt des Santa Barbara Canals, Californien, ein Drehfeuer errichtet werden.

Dasselbe ist hell und dreht sich zwei Mal in einer Minute. Es befindet sich 250 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte bei klarer Luft vom Verdeck eines Schiffes auf 22 miles sichtbar sein. Es ist erster Classe nach dem Fresnel'schen Systeme.

Der Leuchtthurm ist aus Ziegelsteinen erbaut, mit Putz überzogen, 30 Fuß hoch und erhebt sich von der Mitte des Wärterhauses. Dasselbe steht nahe dem äußersten Ende und auf dem höchsten Theile von Punta Concepcion auf 34° 26′ 47″ N. Br. und 120° 25′ 33″ W. Lge. von Greenwich unter folgenden annähernden Peilungen und Distancen: San Miguel Island, Westende, S. 12° O. $26^1/_2$ miles; Santa Cruz Island, Westende, S. 67° O. 36 miles.

Cortez-Untiefe, Californien.

Der Superintendent der U. St. Coast Survey hat zur Anzeige gebracht, daß auf der Cortez-Untiefe eine neue Klippe entdeckt ist, welche 4 miles südwestlich von der früher entdeckten Klippe und auf 32° 26′ 42″ N. Br. und ungefähr 119° 7′ 23″ W. Lge. liegt. Man hält für wahrscheinlich, daß die Cortez-Untiefe oder Riff ungefähr 15 miles lang ist, aus einzelnen Felsspitzen besteht, welche mehr oder weniger nahe der Oberfläche liegen und von tiefem Wasser umgeben ist. Der Hauptheil der Untiefe liegt auf 32° 30′ N. Br. und 119° 10′ 30″ W. Lge. von Greenwich.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Var. $13^1/_2$° O.

Bekannt gemacht Bremen, den 16. April 1856.

№ 196.

Das Königlich Norwegische Marine-Departement zu Christiania hat zur Anzeige gebracht, daß vom 20. Januar d. J. an die folgenden Feuer in dem nach den Loffoden-Inseln führenden Canal brennen werden:

Slaaholmen Leuchtfeuer auf der Skraaven Fischerstation.

Dieses Feuer ist fest und von natürlicher Farbe. Es befindet sich auf der westlichen Spitze der Insel in einer Höhe von 30 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte vom Verdeck eines Schiffes bei gewöhnlicher Luft auf eine Entfernung von 7 miles sichtbar sein, doch scheint dasselbe nur von W. z. S. $^1/_2$ S. durch W. bis NW. z. N. und von N. z. W. bis N. Der Leuchtthurm steht auf 68° 9′ 30″ N. Br. und 14° 41′ 30″ O. Lge. von Greenwich.

Schiffe, welche auf Stab-leden, den westlichen Canal nach Skraaven zusteuern, müssen von Slaagrunden (dessen südwestliche Spitze westlich von dem

Leuchtthurm liegt) abhalten, indem sie das Feuer ungefähr O. z. N. ½ N. halten, wodurch die Nordspitze von Stabben frei gehalten wird. Derselbe Cours sollte um die Nordseite von Basvigsholmen bis zu dessen Ostspitze beibehalten werden. Von diesem Punkte aus kann man einen südöstlichen und östlichen Cours bis zum Ankerplatz nehmen.

Obiger Canal ist für große Fahrzeuge schiffbar. Ein anderer Canal, genannt Hasle-leden, ist nur Böten zugänglich und wird in der Richtung von N. z. W. bis N. beschienen.

Kleöen- oder Kle-Insel-Leuchtfeuer zu Svolvaer.

Dieses Feuer ist fest und von natürlicher Farbe. Es befindet sich auf dem südlichen Theile von Kleöen, in einer Höhe von 52 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte vom Verdecke eines Schiffes bei gewöhnlicher Luft auf eine Entfernung von 7 miles in der Richtung von SW. z. S. und von dort durch S. und O. bis NO. sichtbar sein. Der Leuchtthurm steht auf 68° 13′ 15″ N. Br. und 14° 37′ 0″ O. Lge. von Greenwich.

Schiffe, welche von Westen kommen und auf den südlichen und besten Canal, Hvalbeens-leden, zusteuern, können, nachdem ihnen das Feuer in Sicht gekommen, darauf zuhalten, bis sie den hohen kleinen Inseln nahe kommen, welche südlich von Kleöen liegen. Von hier sollten sie nahe unter der Westküste von Kleöen hinsteuern, wodurch sie sowohl Hvalbenet, wie Kleö-grund weiter hinein meiden. Schiffe, welche von Osten kommen, müssen sich vorsehen, nicht östlich von Kleö-odden oder Spitze zu kommen, und deshalb sich dem Feuer nicht weiter nähern, als um südlich von den oben erwähnten kleinen Inseln, unweit der Südspitze von Kleöen passiren zu können, welche auf der Westseite frei gehalten werden, wenn das Feuer NNO. peilt.

Für den östlichen Canal nach Svolvaer wird das Feuer nicht als Führer dienen. Gegen Rödholmen ist dasselbe maskirt, so daß es nur gesehen werden kann, wenn man sich genau östlich von der Insel befindet.

Die obigen beiden Feuer werden vom 1. Januar bis 14. April brennen und zwar während des Monats Januar Tag und Nacht.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Var. 15° W.

Bekannt gemacht Bremen, den 16. April 1856.

№ 197.

Einer Bekanntmachung des Hafencapitains zu Capstadt vom 1. März d. J. zufolge sind in der

Table-Bay

zwei Leuchtfeuer errichtet worden, eins am Anfange des nördlichen, das andere am Anfange des alten südlichen Mole. Das erstere zeigt ein rothes Licht, wird von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen und soll den Schiffen, welche Nachts dem Ankerplatze zusegeln, als Führer dienen. Nachdem man Mouille Point frei gehalten und umsegelt hat, steuere man weiter bis das Feuer in Sicht kommt. Dann kann man den Cours, auf das Feuer zuhaltend, ändern und den Umständen nach in 5 oder 6 Faden ankern. — Das letztere zeigt ein grünes Licht, wird indessen nur bei nördlichen Stürmen angezündet werden. Sollte ein Schiff während eines nördlichen Sturmes von seinem Anker losreißen und sich nicht hinaus arbeiten können, so ist demselben ernstlich anzurathen, auf das Feuer zuzuhalten und nahe südlich von dem Castell-Graben auf den Strand zu laufen. Wenn die Mannschaft auf dem Schiffe bleibt, ist geringe oder gar keine Lebensgefahr zu befürchten. Es wird ebenfalls anempfohlen, daß, im Falle solche Schiffe an Grund gerathen, ein Hintersegel, welches etwa aufgesetzt ist um auf den Strand zu laufen, einzunehmen und den Umständen nach das Focksegel oder Vormarssegel beizubehalten, bis das Schiff fest an Grund sitzt.

Einem gestrandeten Schiffe können folgende Signale von dem passendsten Punkte gegeben werden:

Bei Tage wird eine weiße Zahl auf schwarzem Grunde gezeigt werden.

Bei Nacht wird diese Zahl transparent sein. Sie bedeuten:

Nr. 1. Es wird ernstlich angerathen, an Bord zu bleiben, bis Hülfe gesandt wird; Lebensgefahr ist nicht vorhanden.

Nr. 2. Schickt eine Leine vermittelst eines Fasses an Land und erwartet eine solche durch eine Rakete oder aus einem Mörser.

Nr. 3. Hütet das Tau, befestigt eine Werpleine oder Trosse daran, um dieselbe an Land holen und ein Boot oder starkes Tau schicken zu können, welches letztere an irgend einem starken Theile des Wrackes zu befestigen ist, damit wir ein Boot flott machen können, Euch an Land zu holen.

Nr. 4. Ein Rettungsboot (life-boat) wird bei niedrigem Wasser oder sobald ausführbar hinkommen.

Nr. 5. Haltet gute lange Leinen für das Rettungsboot in Bereitschaft und macht Euch fertig, das Schiff zu verlassen. Es ist nicht erlaubt, Sachen mit in das Rettungsboot zu nehmen.

Antworten auf obige Signale:

Bei Tage. Auf dem sichtbarsten Theile des Schiffes hat ein Mann dreimal seinen Hut über dem Kopfe zu schwenken.

Bei Nacht. An der Schiffsseite muß ein Licht gezeigt werden und zwar da, wo dasselbe am besten zu sehen ist.

Von einem Flaggenpfahle, nahe dem Observatorium, wird täglich (Sonntags ausgenommen) um 1 Uhr Nachmittags, mittlerer Zeit am Cap, eine Kugel herabgelassen werden.

Da die Zeitkugel des Observatoriums nicht von dem ganzen Ankerplatz sichtbar ist, ist auf der Lion's Rump Signalstation eine Zeitkugel angebracht, um den ganzen Bogen der Bucht beherrschen zu können und wird so genau wie möglich in demselben Augenblicke fallen, in welchem die Kugel des Observatoriums zu fallen anfängt. Es ist beobachtet, daß diese Zwischenzeit eine Secunde ist, doch macht dieses in der Präcision des Signals keinen Unterschied, denn eine Secunde von der Zeit des Signals auf dem Lion's Rump subtrahirt, giebt die des Observatoriums.

Beobachter werden ersucht, den Anfang des Falls zu notiren.

Länge des Observatoriums O. von Greenwich.. 1 St. 13′ 55″
Greenwich Zeit auf dem Cap um 1 Uhr......11 „ 46′ 5″

Anmerkung. Nach einer Verfügung der britischen Regierung vom 24. April soll der Capitain jeden Schiffes, welches in dieser Colonie entweder beladen oder in Ballast ankommt, sich sofort und ehe gelöscht wird, nach dem Zollhause begeben und daselbst dem Collector oder einem anderen Beamten von der Ankunft und der Reise eines solchen Schiffes ꝛc. bei Strafe von £ 100 und der Verwirkung der nicht richtig angegebenen Waaren einen schriftlichen Bericht abstatten.

Jeder Schiffscapitain sollte deshalb sich merken, daß es nothwendig ist, das Registrirungs-Certificat des Schiffes, nebst den Zollscheinen und Declarationen oder Manifesten für die Ladung oder sonstige Schiffspapiere, die er etwa über das Schiff, Ladung, Mannschaft und die Reise hat oder wenn das Schiff Passagiere führt, die officielle Liste derselben ꝛc. nach dem Zollhause mitzubringen.

Bekannt gemacht Bremen, den 17. April 1856.

№ 198.

Leuchtfeuer auf der Insel **de los Ahorcados** (Mittelmeer).*

Laut Anzeige der Direccion de Hidrografia in Madrid vom 29. März d. J. ist auf der kleinen Insel de los Ahorcados, welche in der Mitte der Canäle (Freos) von Ibiza und Formentera liegt, ein Leuchtfeuer errichtet worden. Der Apparat ist katadioptrisch, 6ter Classe. Das Feuer ist fest und von natürlicher Farbe, 22 mètres ($81_{,79}$ span. Fuß) über der Meeresfläche erhaben und unter günstigen Umständen 10 millas weit sichtbar. Vom 1. Mai d. J. an wird es ohne Unterbrechung jede Nacht brennen. Die Lage desselben ist 38° 48′ 42″ N. Br. und 7° 41′ 02″ O. Lge. von Cadiz.

Der Hauptzweck dieses Feuers ist, diejenige Durchfahrt oder Freo grande zu bezeichnen, welche die freieste und zugänglichste für jede Art von Schiffen ist. Sie ist beinahe eine milla breit und hat in der Mitte eine Tiefe von 9 Klaftern (brazas), welche sich eine Kabellänge von der nördlichen Spitze der Insel Espalmador auf 6, und von der südlichen Spitze der Insel de los Ahorcados auf 4 Klafter vermindert.

Um bei Nacht in die Durchfahrt von Osten einzulaufen, muß man das Feuer, sobald es in Sicht kommt, westlich halten und etwa 3 oder 4 millas von dem Feuer den Cours mehr südlich nehmen, damit man dasselbe steuerbord bekomme und die Mitte des Freo halte. Indem man das Feuer an dieser Seite läßt, kann man, nachdem 2 bis 3 millas WSW. gesteuert, einen beliebigen Cours einschlagen.

Um von Westen einzulaufen, verfährt man auf entgegengesetzte Weise, damit das Feuer backbord bleibe.

Bei Nacht und unter leichten oder veränderlichen Winden sollte man das Einlaufen vermeiden, um nicht, da der Grund wie mit Klippen übersäet ist, in die Nothwendigt versetzt zu werden, vor Anker gehen zu müssen.

Die Peilungen sind magnetisch.

Bekannt gemacht Bremen, den 22. April 1856.

№ 199.

Leuchtfeuer auf **Cape Elizabeth** und **Wood Island. Maine.**

Die Leuchtfeuerbehörde der Ver. Staaten hat folgende Anzeigen erlassen:

Vom 1. April d. J. an wird das bisherige Leuchtfeuer auf Cape Elizabeth, 6 miles südlich von der Einfahrt nach Portland, Maine, verändert und hinfort von dem Thurme des bisherigen Feuers ein festes helles Feuer und von dem Thurme des alten Drehfeuers ein helles Drehfeuer gezeigt werden.

Von seewärts wird das Drehfeuer unter allen Umständen vor dem festen Feuer in Sicht kommen. Um daher die Gefahr zu mindern, das Cape Elizabeth-Feuer mit demjenigen von Wood-Island, welches ebenfalls ein Drehfeuer ist und nur 10 miles südwestlich liegt, zu verwechseln, wird letzteres in ein rothes Drehfeuer verändert werden.

Von Westen kommende Schiffe werden also zuerst das Wood Island-Feuer, (ein rothes Drehfeuer), und alsdann die Cape Elizabeth-Feuer, zwei Feuer von natürlicher Farbe, von denen das eine ein festes, das andere ein Drehfeuer ist), in Sicht bekommen.

Leuchtschiff unweit **Martin's Industry, Süd-Carolina.**

Unweit der Martin's Industry-Untiefe, in der Einfahrt nach Port Royal, S. C., ist auf derselben Station des alten Leuchtschiffes ein neues Leuchtschiff gelegt worden. Es hat die Takelage eines Schooners und auf jeder Mastspitze eine rothe Tagmarke. Der Rumpf ist roth angestrichen und trägt auf jeder Seite mit großen weißen Lettern die Worte: „Martin's Industry.“

Vom 15. März d. J. an werden von dem Schiffe zwei helle Feuer, und zwar von jeder Mastspitze eins in einer Höhe von ungefähr 40 Fuß über der mittleren Meeresfläche gezeigt werden, welche bei gewöhnlicher Luft auf eine Entfernung von 10 miles sichtbar sein sollten. Das Schiff liegt auf ca. 32° 6′ 30″ N. Br. und 80° 34′ 0″ W. Lge. von Greenwich.
Bekannt gemacht Bremen, den 28. April 1856.

№ 200.

Festes Feuer auf **Lipso-Kutala.** (Meerbusen von Athen.)

Die griechische Regierung hat veröffentlicht, daß vom 13. März d. J. an auf dem östlichen Ende der kleinen Insel Lipso-Kutala (früher Psyttaleia) der Einfahrt vom Hafen Drako oder Peiraeus gegenüber ein Leuchtfeuer würde errichtet werden. Dasselbe ist hell und fest, befindet sich 184 Fuß über der mittleren Meeresfläche und sollte bei gewöhnlicher Luft auf 10 miles Entfernung sichtbar sein. Der Leuchtapparat ist eine Linse 6ter Classe.

Der Thurm ist rund, von Stein und von der Grundfläche 46 Fuß hoch. Er steht auf dem Gipfel des Caps auf ca. 37° 56′ 23″ N. Br. und 23° 35′ 56″ O. Lge. von Greenwich.

Das Feuer dient sowohl als Führer zu der Rhede von Salamis oder Koluri, als auch zum Hafen von Peiraeus. Das temporäre Feuer, welches bisher auf dem Festlande nahe dem Grabe des Themistokles stand, wird fernerhin nicht mehr brennen.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. April 1856.

№ 201.

Festes Feuer auf **Cap Schablah** (im Schwarzen Meere).

Laut Anzeige der türkischen Regierung wurde am 1. Februar d. J. auf dem Baken-Thurme zu Cap Schablah, an der Küste von Bulgarien, ungefähr 36 miles nordöstlich von Varna ein Leuchtfeuer errichtet. Dasselbe soll fest und hell sein. Es befindet sich ungefähr 120 Fuß über dem Meeresspiegel und sollte bei gewöhnlichem Wetter vom Verdeck eines Schiffes auf ungefähr 16 miles sichtbar sein. Der Thurm steht auf ca. 43° 33′ 30″ N. Br. und 28° 38′ 40″ O. Lge. von Greenwich.

Im December 1852 strandeten bei Cap Schablah 13 von Odessa nach Varna bestimmte Schiffe und im März 1855 6 andere von der Krim nach Varna bestimmte, zwischen Schablah und Mangali (einer kleinen Stadt, welche 16 miles nördlich liegt). Da ein nach W. oder NW. laufender Strom diese Schiffbrüche möglicherweise verursacht haben kann, so sollten die Schiffsführer gegen solches Ereigniß sich vorsehen. Ebenfalls sollten sie sich merken, daß Leuchtfeuer an der türkischen Küste unzuverlässig und deshalb in der Erwartung, auf Cap Schablah ein Feuer in Sicht zu bekommen, nicht zu dreist ansegeln.

Var. 7° W. 1856.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. April 1856.

№ 202.

Einer Bekanntmachung des Trinity House in London vom 17. April d. J. zufolge sollte vom Abend des 1. Mai d. J. an in dem Leuchtthurm auf

Gunfleet Sand

ein rothes Drehfeuer brennen, welches jede halbe Minute einen rothen Blink zeigt. Es befindet sich 48 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel und sollte vom Verdeck eines Schiffes bei gewöhnlicher Witterung 7 bis 8 miles sichtbar sein.

Der Thurm ist ein sechseckiges eisernes Gebäude, welches auf Pfählen ruht, die mit einander diagonal verbunden sind. Das ganze Gebäude ist roth angestrichen und steht auf folgenden Peilungen:

die Clackton Kirche NW. ½ W., Walton Naze Tower N. ¼ O., der hohe Leuchtthurm zu Harwich N. z. O., das gesunkene Leuchtschiff O. ¾ S. 4½ miles.

An demselben Tage sollten die Feuer, welche gegenwärtig am Bord des Gunfleet Leuchtschiffes gezeigt werden, eingehen, die Kugeln von den Mastspitzen heruntergenommen und das Schiff bald entfernt werden. Ebenfalls sollte die Baake, welche etwas westlich von dem neuen Leuchtthurm steht, weggenommen werden.

Capitaine, Lootsen und andere Seefahrer werden nachdrücklich gewarnt, sich dem Leuchtthurme nicht über eine Viertel mile zu nähern, ebenfalls unter keinen Umständen zu versuchen, nördlich von demselben zu passiren.

Sämmtliche Peilungen sind magnetisch. Var. 21° 15′ W. 1856, welche jährlich um 6′ abnimmt.

Bekannt gemacht Bremen, den 19. Mai 1856.

№ 203.

Einem Schreiben des Secretairs der auswärtigen Angelegenheiten der Republik von Neu Granada zufolge ist der Hafen von Carthagena vom 1. September d. J. an als Freihafen erklärt worden. Jn denselben einlaufende Schiffe und die dort eingeführten Waaren sind von genanntem Tage an von jeglicher Staatsabgabe befreit.

Bekannt gemacht Bremen, den 21. Mai 1856.

№ 204.

Es wird hiedurch zur Kunde der Seefahrer gebracht, daß auf verschiedenen Stellen an der Westküste von Nord-Jütland, so wie auf der Insel Bornholm, zur Errettung der Schiffbrüchigen Rettungs-Stationen errichtet worden, die mit den für diesen Zweck nöthigen Apparaten, theils aus Rettungsböten, theils aus Raketen-Wurfapparaten bestehend, versehen sind.

Die Stationen sind folgende:

I. An der Westküste von Nord-Jütland.

Skagen, Kandestederne, Hirtshals, Lönstrup, Lökken, Blokhusene, Slette-Strand, Lild-Strand und Handstedholm, sämmtlich mit Rettungsboot und Raketen-Wurfapparaten versehen; Klitmöller mit Raketen-Wurfapparaten; Nordre-Borupöre mit Rettungsboot und Raketen-Wurfapparaten; Vester-Agger mit Raketen-Wurfapparaten; Agger-Kanal mit Rettungsboot; Thyboe Rön mit Raketen-Wurfapparaten; Flyvholm mit Rettungsboot und Raketen-Wurfapparaten; Tuskiaer, Voedersö Klit und Sönder-Lyngvig mit Rettungsboot und Raketen-Wurfapparaten; Bierregaard und Hennestrand mit Raketen-Wurfapparaten; Blaavandshuk mit Rettungsboot und Raketen-Wurfapparaten versehen.

II. Auf der Insel Bornholm

sind Rönne, Allinge, Gudhjem und Svanike mit Raketen-Wurfapparaten, und Snogebak mit Rettungsboot und Raketen-Wurfapparaten versehen.

Insofern eine Communication mit einem gestrandeten Schiffe auf irgend eine andere Weise von dem Lande aus nicht kann ausgeführt werden, wird durch Hülfe eines Raketen-Apparats den Schiffbrüchigen eine 9-Garnenleine zugeworfen werden; wenn die Schiffbrüchigen diese Leine an sich ziehen, wird derselben ein 3½-zölliges Tau nachfolgen, an dessen Ende ein Block festgemacht ist, in welchem sich die Bucht einer dünnen Leine befindet. Beide Enden dieser Leine sind an einem Rettungsstuhle befestigt, welcher mit seinem Tausche an dem 3½-zölligen Taue fahren kann. Das Tau muß so hoch als möglich

am Bord des Schiffes festgemacht werden, damit der Stuhl, wenn irgend möglich, von der Brandung frei gehen kann. Durch Hülfe der dünnen Leine, die in dem Blocke läuft, welcher an dem Taue am Bord festgemacht ist, kann der Stuhl an dem Taue vom Lande aus- und eingeholt werden, und somit ist die Communication zur Errettung der Schiffbrüchigen hergestellt.

Bekannt gemacht Bremen, den 31. Mai 1856.

№ 205.

Zufolge eines der Handelskammer mitgetheilten Decrets der Neapolitanischen Regierung ist vom 23. Mai d. J. an der Ausgangszoll auf Olivenöl aus dem Königreiche beider Sicilien diesseits der Meerenge auf

2 Ducati 20 Grana pr. Cantar für nationale Schiffe,
3 „ 20 „ „ „ „ fremde „

und jenseits der Meerenge auf

1 Ducato 10 Grana pr. Cantar für nationale Schiffe,
1 „ 70 „ „ „ „ fremde „

reducirt worden.

Der Eingangszoll auf dieses Oel ist für das ganze Königreich auf 5 Ducati pr. Cantar festgesetzt.

NB. Laut des abgeschlossenen Vertrags zwischen den Hansestädten und dem Königreiche beider Sicilien ist die Hanseatische Flagge der Neapolitanischen gleichgestellt.

Bekannt gemacht Bremen, den 14. Juni 1856.

№ 206.

Einer Bekanntmachung des Trinity House in London vom 5. Juni d. J. zufolge soll zur sicheren Befahrung des **Princess Channel**, an der Mündung der Themse, bis zum 1. October d. J. an der Nordseite dieses Kanals, ungefähr halbweges zwischen den Tongue und Girdler Feuern ein Leuchtschiff ausgelegt werden, von welchem vom Abend jenes Tages an ein rothes Drehfeuer gezeigt werden wird.

Weiteres über die genaue Lage, Peilungen rc. obigen Feuers wird später veröffentlicht werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 14. Juni 1856.

№ 207.

Von den Leuchtfeuern, deren Errichtung zur Erleichterung und Sicherheit der Schifffahrt beschlossen ist, sind diejenigen zu beiden Seiten des **Bosporus** nunmehr vollendet, und sollten dieselben zu Anfang des Monats Scheval (4. Juni d. J.) angezündet, und die festgesetzten Leuchtgelder nach Maßgabe der Zahl der errichteten Leuchtfeuer erhoben werden.

Weitere Angaben fehlen noch, sollen jedoch nach erfolgter Mittheilung sofort veröffentlicht werden.

Bekannt gemacht Bremen, den 26. Juni 1856.

№ 208.

Das Directorium der Ostindischen Compagnie macht unterm 4. Juni d. J. bekannt:

Segeldirectionen für die Einfahrt in den **Mutlah-Fluss** (Ostindien) von der Seeseite.

Da die Fahrwasser, welche von seewärts in den Mutlah-Fluß führen, bekannt sind, ist Folgendes darüber veröffentlicht:

Das westliche (oder Ward's) Fahrwasser wird im Westen von dem Balchery Riffe oder Sande begrenzt, welcher sich südlich von der Insel jenes Namens erstreckt und im Osten von dem Roymutlah Sande, welcher theilweise bei niedrigem Wasser trocken gelegt wird. Dieses Fahrwasser ist 2 bis 5 miles breit und wird durch 6 Tonnen, nämlich 4 rothe oder westliche und 2 schwarze oder östliche bezeichnet.

Die äußerste oder Riff-Tonne (Reef-buoy) ist eine Spierenboje 1ster Classe, auf welcher sich 2 Körbe befinden. Sie ist roth angestrichen, mit dem Buchstaben M bezeichnet und liegt in $4^1/_2$ Faden bei niedrigem Wasser zu Springzeiten auf 21° 11′ N. Br. und 88° 42′ 45″ O. Lge. Sie peilt von der Leuchtschiffs-Tonne des östlichen Fahrwassers (Eastern Channel Floating Light buoy) O. z. N. $^1/_2$ N. Distance 32 miles.

Die mittlere Balchery Tonne ist eine Spierenboje 2ter Classe und trägt einen Korb. Sie ist roth angestrichen und bezeichnet „Mutlah". Bei niedrigem Wasser liegt sie in 4 Faden, ungefähr 7 miles NNW. von der äußeren oder Riff-Tonne.

Die Balchery Spit Tonne ist ebenfalls eine Spierenboje und roth angestrichen. Sie liegt in 4 Faden bei niedrigem Wasser auf einer Spitze des Sandes, ungefähr 9 miles N. $^1/_2$ W. von der mittleren Tonne.

Die obere Balchery Tonne ist gleichfalls eine Spierenboje und roth angestrichen. Sie liegt in $3^3/_4$ Faden, ungefähr 6 miles N. z. W. von der Spit-Tonne und W. z. S. $^3/_4$ S. von dem Flaggenpfahl auf Dalhousie Point.

Die äußere östlichste Tonne dieses Fahrwassers ist eine Spierenboje zweiter Classe, schwarz angestrichen und trägt einen Korb. Sie liegt in $4^1/_4$ Faden bei niedrigem Wasser an dem SW. Rande des Roymutlah Sandes NO. z. N. von der Rifftonne, Distance ca. $5^1/_2$ miles.

Die Roymutlah westliche Spit Tonne ist eine Spierenboje 2ter Classe und schwarz angestrichen. Sie liegt in 4 Faden bei niedrigem Wasser, NW. $^1/_2$ N. von der äußeren schwarzen Tonne, Distance ca. 10 miles und N. ungefähr 6 miles von der mittleren Balchery Tonne.

Der mittlere Fahrwassercours von See bis gegenüber der obigen Spit Tonne ist NNW. $^1/_2$ W. 15 miles. Von diesem Punkt, 15 miles nördlich, wird ein Schiff nach Halliday's Island gelangen.

Das östliche oder Roymutlah Fahrwasser wird nach Westen von dem Roymutlah Sande, und nach Osten von dem Bangaduncc Sande oder Riff begrenzt und wird durch vier Tonnen, drei rothe oder westliche und eine schwarze oder östliche bezeichnet.

Die äußerste Tonne ist eine Spierenboje 2ter Classe, trägt einen Korb, ist roth angestrichen und R Mutlah gezeichnet. Sie liegt bei niedrigem Wasser in 5 Faden auf dem SO. Rande des Roymutlah Sandes NO. z. O. ungefähr 10 miles von der Balchery Reef Tonne.

Die Roymutlah östliche Spit Tonne ist ist roth angestrichen. Sie liegt bei niedrigem Wasser in 5 Faden NNW. $^1/_2$ W. ungefähr 6 miles von der äußeren Tonne.

Die obere Roymutlah Tonne ist roth angestrichen. Sie liegt in $4^3/_4$ Faden bei niedrigem Wasser NW. von der Spit Tonne, Distance ca. $5^1/_2$ miles.

Die am weitesten nach innen gelegene Tonne dieses Fahrwassers ist schwarz angestrichen. Sie liegt in 5 Faden bei niedrigem Wasser auf dem südlichen Rande einer Untiefe, welche sich von Dalhousie Point nach SSO. erstreckt. Sie peilt von der oberen Roymutlah Tonne N. z. W. Dist. ca. 4 miles.

In dem Roymutlah Fahrwasser ist der mittlere Fahrwasser-Cours bis zur schwarzen Tonne NW. $^1/_2$ N. und von dort bis Hallidays Island NNW. z. N. bis W.

Schiffe, welche während des SW. Monsoons im Mutlah Flusse Schutz suchen, sollten einen ähnlichen Cours nehmen, welcher mit den Directionen, um die Lootsenstation an der Mündung des Hooghly Flusses zu erreichen gleich ist, indem sie von dem Leuchtschiff des östlichen Fahrwassers O. z. N. $^1/_2$ N. steuern,

um über das Ende des östlichen Auslaufes von Sanger Sand in 5 Faden zu gelangen. Unweit desselben vertieft sich das Wasser zu 7 Faden, nimmt auf dem Light House Sande bis 5½ oder 6 Faden ab und vertieft sich dann wieder zu 6½ oder 7 Faden, so daß Schiffe über das Balchery Riff in 4½ bis 5 Faden etwas südlich von der Reef Tonne fahren können.

Schiffscapitaine, welche Bedenken tragen, über die Sandbänke bei starkem Seegange zu fahren, könnten mehr südlich steuern und in 8 oder 9 Faden weichen Grund behalten; indessen würde große Vorsicht erforderlich sein, die Entfernung nicht zu überlaufen.

Während des NO. Monsoons sollten Schiffscapitaine, welche von der Richtigkeit ihrer Rechnung überzeugt sind, direkt zu der Balchery Reef Tonne aufarbeiten; indessen bei bewölkter oder neblichter Luft wird es räthlich sein, den „Swatch of No Ground" zu passiren, ungefähr in der Breite der Tonne und auf sie zuzufahren.

Bei Voll- oder Neumond ist ungefähr um 9 Uhr 15 Min. Hochwasser; bei der Balchery Riff Tonne setzt die Strömung wie in den Fahrwassern nach dem Hooghly um, die Fluth westlich, die Ebbe östlich, in einer Geschwindigkeit während der Springfluth von 2½ bis 3 miles per Stunde und einer Steigerung von 9 Fuß.

In sämmtlichen Fahrwassern ist der Grund Schlamm, auf den Sandbänken aber äußerst hart, so daß das Loth ein vortrefflicher und sicherer Leiter ist. In dem westlichen oder Ward's Fahrwasser beträgt der geringste Wasserstand 4 Faden, in dem Roymutlah 5 Faden bei niedrigem Wasser zu Springzeiten.

Von Halliday's Island ist der Cours nördlich bis „Cattalee", wo der Fluß nach Westen eine scharfe Wendung nimmt und das Fahrwasser einengt. Bis zu diesem Punkte würde ein daselbst Unbekannter mit der Ward's Karte und gewöhnlicher Aufmerksamkeit ohne Lootsen sein Schiff mit Sicherheit führen können, indem er auf den Lauf der Fluth achtet und die rothen Tonnen westlich, die schwarzen hingegen östlich von seinem Course läßt.

Bekannt gemacht Bremen, den 28. Juni 1856.

№ 209.

Betonnung des neuen und alten Fahrwassers in der Mündung der Weser.

Zusammengestellt aus den Bekanntmachungen der Handelskammer vom 1. October 1853, 28. Juli 1854 und 7. Mai 1855.

Die stattgefundenen Untersuchungen der beiden Fahrwasser in der Unterweser haben ergeben, daß die Einfahrt in das alte Fahrwasser für die Folge nicht mehr zu empfehlen sei und dagegen das neue Fahrwasser durch die stets zunehmende Wassertiefe auf dem sogenannten Sandrücken der früheren Mellum Plate den Schiffen eine weit sichere und bequemere Einfahrt bietet.

Dieses Fahrwasser ist in der Mündung tiefer, daher besser anzulothen und die Fahrt bis zum Leuchtschiffe Nr. 1 mit geradem Curse weit kürzer, als sie durch Benutzung des alten Fahrwassers möglich ist.

Das neue Fahrwasser ist, statt der bisherigen rothen und weißen Tonnen, nunmehr durch eine schwarze oder Schlüsseltonne und fünf rothe Tonnen, bezeichnet A, B, C, D und E einkommend an der Steuerbordseite, und durch vier weiße Tonnen einkommend an Backbordseite, betonnet worden.

Die Tonnen einkommend an der Steuerbordseite sind Bojetonnen in der bisherigen Form.

Die Tonnen einkommend an Backbordseite haben dagegen die Form der gewöhnlichen Wesertonnen.

I. An der Steuerbordseite liegen:

a) Die erste oder schwarze Tonne der neuen Wesermündung (die Weserschlüsseltonne), welche mit einem vergoldeten Schlüssel an einer Stange

und zwei an den Seiten der Tonne weiß gemalten Schlüsseln bezeichnet ist, liegt in neun Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon pr. Compaß

eine Baake mit dem neuen Leuchtthurme in Linie .... SSW. — die Kirche zu Minsen ...... S.½W.
— die rothe A oder Birn-Tonne SO.z.O.
den Kirchthurm auf Wangeroog SW.⅛S. — die erste schwarze Außentonne A O.⅜S.

b) Die zweite oder erste rothe Tonne, A, welche mit einer vergoldeten Birne an einer Stange und zwei an den Seiten der Tonne weiß gemalten A bezeichnet ist, liegt in 8¾ Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser, und peilt man davon

den Thurm zu Wangeroog SW.z.W.⅝W. — die rothe Tonne B ...... SO.½O.
die Kirche zu Minsen... S.z.W.¼W. — die weiße Tonne Nr. 1 .... OSO.⅞O.

c) Die dritte oder zweite rothe Tonne, B, welche mit einem runden Korbe an einer Stange und zwei an den Seiten der Tonne weiß gemalten B bezeichnet ist, liegt in ca. 9 Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon

den Thurm von Wangerooge WSW.⅜W. — die rothe C oder Kreuz-Tonne SO.¼O.
die Kirche zu Minsen..... SSW. — die weiße Tonne Nr. 1 ... . N.⅜W.

d) Die vierte oder dritte rothe Tonne, mit C bezeichnet, welche mit einem vergoldeten Kreuze an einer Stange und mit zwei an den Seiten der Tonne weiß gemalten C bezeichnet ist, liegt in 7¾ Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon

den Thurm von Wangerooge W.¾S. — die rothe D Tonne..... . SO.⅛S.
die Kirche zu Minsen ... SSW.⅞W. — die Nr. 2 weiße Flügel-Tonne O.½S.

e) Die fünfte oder vierte rothe Tonne, D, welche mit einem runden Korbe an einer Stange und mit zwei an den Seiten der Tonne weiß gemalten D bezeichnet ist, liegt nahe an der Jahder Plate, in 6 Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser, und peilt man davon

den Thurm von Wangerooge W.¼S. — die rothe E Tonne ...... SO.⅞S.
die Kirche zu Minsen..... SW.½ à ⅝S. — die Nr. 2 weiße Flügel-Tonne NNO.¼O.

f) die sechste oder fünfte rothe Tonne, E, mit einem runden Korbe an einer Stange und mit zwei weiß gemalten E an den Seiten der Tonne bezeichnet, liegt in 7 Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon

den Thurm von Wangerooge W.⅝N. — die weiße Tonne No. 4...... O.½S.
die Kirche zu Minsen..... SW.⅜W. — die weiße Tonne Nr. 3..... N.⅛O.
das Leuchtschiff Nr. 1 .. SO.¼O.

II. An Backbordseite liegen:

a) Die erste weiße Tonne Nr. 1 liegt in 5¾ Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon

den Thurm von Wangerooge WSW.¼W. — die rothe C Kreuz-Tonne... S.⅞O.
die rothe A Birn-Tonne.. WNW.⅞W. — „ weiße Flügeltonne Nr. 2 SO.¾S.
„ „ B Tonne.. . SW.z.W.¾W.

b) Die zweite weiße Tonne Nr. 2 mit einer Flügelstange, liegt an der äußersten Spitze der Mittelplate und in 5¾ Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon

den Thurm von Wangerooge W.¾S. — die rothe D Tonne....... SSW.½W.
die Kirche zu Minsen .. . SW.⅞S. — die weiße Tonne Nr. 3.. SO.z.S.
die rothe C Kreuz-Tonne... W.½N.

c) Die dritte weiße Tonne Nr. 3, am oberen Ende der Mittelplate, liegt in 4½ Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon

den Thurm von Wangerooge W.⅛S. — die rothe Tonne E........ S.⅛W.
die Kirche zu Minsen ..... SW.¼S. — die weiße Tonne Nr. 4.... SO.¾S.

NB. Auf der Mittelplate trifft man bei niedrigem Wasser nicht weniger als zwischen 3¼ und 3½ Faden Tiefe.

d) Die vierte weiße Tonne Nr. 4 liegt nahe an der Mellum Plate und in $6^3/_4$ Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon

den Thurm von Wangeroogo W. $^3/_4$ N. das Leuchtschiff Nr. 1 .... SSO. $^3/_4$ O.
die rothe Tonne E......... W. $^1/_2$ N. die schwarze F Mellum Tonne SO. $^1/_2$ O.
die Kirche zu Minsen...... SW. $^3/_4$ W.

III. Das Leuchtschiff Nr. 1 ist sammt der schwarzen G Tonne etwas höher aufwärts verlegt worden, und liegt ersteres in 9 Faden Tiefe bei niedrigem Wasser, sowie

von der rothen E Tonne .. SO. $^1/_4$ O. von der weißen Tonne Nr. 3
von der weißen Tonne Nr. 4 SSO. $^3/_4$ O. an Tegelers Plate ......W. z. W. $^1/_4$ W.
von der schwarzen F Mellum Tonne S. $^3/_4$ O.

und hat man vom Leuchtschiff zugleich

die Bremer Baake.. .. S. z. O. $^1/_4$ O. das Leuchtschiff Nr. 2........ SSO.

Die schwarze Tonne G liegt in 7 Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser und peilt man davon

den Thurm von Wangeroogo WNW. $^3/_8$ W. die Nr. 4 weiße Tonne an
die Kirche zu Minsen ... SW. z. W. $^7/_8$ W. Tegelers Plate .... SO. z. O. $^5/_8$ O.
die schwarze H Tonne.... S. $^1/_2$ O. die Nr. 2 weiße Tonne.. NO. $^1/_4$ N.
das Leuchtschiff Nr. 1... N. z. O. $^5/_8$ O.

IV. **Dagegen sind nunmehr in der Mündung des alten Fahrwassers die folgenden drei Tonnen aufgenommen, nämlich die schwarze Schlüsseltonne und die weißen Tonnen Nr. 1 und Nr. 2.** Die an Tegelers Plate liegenden, bisher mit Nr. 3 und 3 a bezeichneten, weißen Tonnen sind jetzt Nr. 2 und 3 nummerirt worden.

Die übrigen schwarzen und weißen Tonnen unterhalb des Leuchtschiffs bis zur schwarzen A Tonne sind dagegen liegen geblieben, jedoch hat die schwarze C Tonne anstatt des bisherigen Kreuzes einen schwarzen Flügel an einer Stange als Abzeichen erhalten.

Außerdem sind die beiden schwarzen Tonnen A und B verlegt worden.

Die schwarze A Tonne liegt in 7 Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser. Man peilt davon per Compaß

den Thurm von Wangeroogo SW. z. W. $^1/_8$ W. die weiße Tonne Nr. 1 im neuen Fahr-
die rothe A oder Birn-Tonne SW. $^5/_8$ W. wasser..... .... SO.
die Kirche zu Minsen. .. S. z. W. $^5/_8$ W. die Weserschlüsseltonne... W. $^3/_8$ N.

Die schwarze B Tonne liegt in $6^1/_2$ Faden Wassertiefe bei niedrigem Wasser. Man peilt davon

den Thurm zu Wangeroogo WSW. $^1/_8$ W. die Kirche zu Minsen ... SSW. $^1/_2$ W.
die weiße Tonne Nr. 1 im neuen Fahrwasser ... SW. $^3/_8$ W. die schwarze A Tonne .. WNW. $^1/_4$ W.

Die einkommenden Schiffe werden nunmehr, wenn sie bei OSO. Curse längs der Küste das neue Weserfahrwasser ansegeln und die erste schwarze oder Bose-Schlüsseltonne in den beschriebenen Marken aufgefunden haben, ihren Curs so lange beibehalten, bis sie die rothe A oder Birn-Tonne im Süden zum Westen peilen, wo angekommen sie davon ihren Curs SO. zu nehmen haben und somit das Leuchtschiff Nr. 1 gerade vor sich erblicken werden. Indem man auf das Leuchtschiff zusteuert, läuft man über den Sandrücken der vormaligen Mellum in das alte Fahrwasser ein.

Schiffe, welche dagegen vom Norden kommen, werden, wenn sie die schwarze A Tonne ansegeln, von dieser Tonne ab ihren Curs gleich südöstlich durch das neue Fahrwasser zu nehmen haben.

Die Tiefe in der neuen Mündung ist 9, 10, 11 und 8 Faden und auf dem Sandrücken der Mellum, welcher übrigens nur sehr schmal ist, 27 Bremer Fuß bei niedrigem Wasser, oder reichlich 4 Faden Englisch.

Sämmtliche Tiefen sind nach Englischer Maaße genommen.

Inhaltsverzeichniß.

New-Foundland.

Niederlande.

Oesterreich.

Ostindien.

Peru.

Philippinen.

Portugal.

Preussen.

Russland.

Schweden und Norwegen.

Uruguay.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

a) Leuchtfeuer ꝛc. am Atlantischen Ocean.

b) Leuchtfeuer ꝛc. am Meerbusen von Mexiko.

Druck von C. Schünemann in Bremen.

Handlexikon

aller

SCHIFFS-UNKOSTEN

in

europäischen und aussereuropäischen Häfen.

Nebst

Berechnung

der Lade- und Staufähigkeit der Schiffe,

sowie Notizen über

Schiffsbau, Schiffsmessung, Charte partieen u. s. w.,

von

J. D. Imhorst.

Bremen, 1857.

C. Schünemann's Buchhandlung.

(J. Kühtmann & Co.)

Vorwort.

In dem vorliegenden Werke übergiebt der Verfasser den Herren Schiffsrhedern, Charterern und Schiffscapitainen ein Handbuch, welches des Neuen und Nützlichen Viel enthält; es wird, wie er hofft, überall als eine willkommene Arbeit aufgenommen werden.

Die Unkostenangaben sind grösstentheils wirklichen Rechnungen von Bremer Schiffen entlehnt, oder sonstigen freundlichen Mittheilungen entnommen, und kann der Verfasser nicht umhin hier wiederholt für die ihm gewordene bereitwillige Unterstützung zur Ansammlung des Materials, seinen verbindlichsten Dank abzustatten. Sollten, trotz aller Vorsicht, sich dennoch kleine Irrthümer eingeschlichen haben, wird um freundliche Nachsicht gebeten. Der Unterzeichnete bleibt dagegen fortwährend bemüht sowohl etwa vorgekommene Unrichtigkeiten aufzusuchen als auch Veränderungen der Hafengesetze an den verschiedenen Orten anzumerken, um baldmöglichst die genauesten Angaben darüber nachtragen zu können.

Der Verfasser.

Inhalt.

Anhang.

Die Gewichts-, Maass- und Geldverhältnisse zwischen Bremen und den übrigen Ländern sind wie folgt:

Von Bremen rendiren nach und von:	100 Pfund	100 Fuss	1 Last = 40 Scheffel	30 Viertel	100 ₰ Ld'or pl. min.
Spanien......	108^{17} ℔	102^{31} Fuss	50^{43} Faneg.	13^{79} Arrob.	811 Real d.P. 1527 - d.Vel.
Frankreich...	49^{86} Kilogr.	89^{03} Fuss	28^{42} Hecto-liter.	217^{31} Litres	412 Frcs.
England.....	109^{92} ℔	94^{80} Fuss	9^{77} Quarters	47^{83} Imper. Gallons	16 £ 9 s - d
Holland......	49^{86} Nederl. Pond	28^{92} Metres	28^{42} Mudden	2^{17} Vat	196 fl.
Hamburg....	102^{92} ℔	100^{95} Fuss	54 Fass	30 Viertel	275 ℳ Cour.
Preussen.....	106^{59} ℔	92^{15} Fuss	51^{74} Scheffel	1^{58} Ohm	108 ₰ Cour.
Oesterreich...	$89^{:2}$ ℔	91^{49} Fuss	46^{25} Metzen	3^{74} Eimer	158 fl.
Dänemark....	99^{84} ℔	92^{15} Fuss	20^{45} Tonnen	1^{45} Ohm	146 Rb₰
Schweden....	117^{70} Schalpf	97^{43} Fuss	19^{41} Tonnen	1^{39} Ohm	72 ₰ Bc.
Russland.....	121^{89} ℔	92^{15} Fuss	14^{62} Tschetw	17^{67} Wedro	102 S.-R.
Türkey......	38^{60} Ooca	43^{17} Piok	20^{25} Kislos.	41^{45} Almud	950 Piaster
Britt. Ostindien	58^{80} Seer	63^{28} Covid	1^{57} Cohun	57^{40} alt. Gall.	162 Rupie
Holl. Ostindien	82^{44} Catty	92^{15} Fuss	1^{29} Coyang	nach Gewicht	196 fl
China.......	82^{44} Catty	77^{63} Covid	nach Gewicht	nach Gewicht	$63^{1}/_{8}$ Tale
Nord-America.	109^{92} ℔	94^{89} Fuss	10^{08} W Quart	57^{40} alt. Gall.	80 $

Erklärung.

BREMEN: 1 Ld'or ₰ = 72 Grote. 1 Pfund = 32 Loth. 1 Fuss = 12 Zoll. 1 Oxhoft (Barique, ¼ Tonneau, 1½ Ohm) = 30 Viertel oder 264 Quart = 217 Kannen in Holland. 1 Tonne Thran muss Netto 216 ℔ wiegen, die Thara wird zu 45 ℔ pr. Tonne berechnet.

1 Last Steinkohlen = 48 Baljen. (1 Keel Kohlen liefert in Bremen ca. 3⁵/₆ Last), 22 Liespfund à 14 ℔ macht 308 ℔ beim Frachtfuhrwesen; 1 Wage Eisen bedeutet 120 ℔.

SPANIEN; 1 Real de Plata à 34 Maravedis. 1 Real de Vellon à 320 Dineros.

1 Peso à 8 Real de Plata.

1 Vara hält 3 Fuss. 1 Braza ist 2 Vara.

1 Cahiz hält 12 Fanegas à 12 Celemines. Bei Salz werden 4 Cahiz auf eine Last gerechnet.

1 Arroba hat 8 Acumbres à 4 Quartillos. 1 Pipe Wein enthält 27 grosse Arrobas (à 34 ℔ schwer). 1 Pipe Oel 34 kleine Arrobas (à 25 ℔).

1 Quintal hat 100 ℔, = 4 Arrobas. 1 ℔ hat 16 Unzen.

1 Quintal Macho bedeutet 6 Arrobas.

FRANKREICH: 1 Franc à 100 Centimes.

1 Aune hält $1^1/_5$ Metre, also 6 Metres = 5 Aunes. 1 Fuss = 12 Zoll.

1 Kilometre = 1000 Metres. 1 Hectometre = 100 M. 1 Decametre = 10 M. 30 Velta (bei Wein) sind 1 Oxhoft und halten $226^1/_5$ Litres. 1 Hectolitre = 100 Litres. 1 Decalitre = 10 Litres u. s. w.

1 Schiffslast = 10 Oxhoft Branntewein oder 8 Oxhoft Wein, oder 6 Oxhoft Sirup.

ENGLAND: 1 Pfund Sterling (£) à 20 Shilling, à 12 Pence.

1 Yard à 3 Fuss = 1^{58} Bremer Ellen.

1 Gallon hält 10 ℔ (Engl.) Wasser, hat 4 Quarts, 8 Pints oder 32 Gills. (Korn) 8 Gallon = 1 Bushel. 8 Bushel = 1 Quarter. 1 Last = 10 Quarters.

1 Ton = 20 Cwt à 112 ℔. 1 Keel Steinkohlen = 8 Chaldrons = $21^1/_5$ Tons.

1 Keel Cindres = 16 Imperial Chald., wiegt indess nur ca. 11 Tons.

3 Bushel = 1 Sack, 12 Sack = 1 Chaldron.

1 Tun ist 4 Oxhoft, 3 Puncheons, 6 Tierces, 8 Barrel und enthält 252 Gallons alte Maass.

HOLLAND: 1 Gulden à 100 Cent.

Längenmaass wie Frankreich. 1 Amsterdamer Fuss à 11 Zoll = $^{48}/_{49}$ Fuss Bremer.

1 Nederland Pond = 1 Kilogramm, wie es auch meistens genannt wird.

1 Mudde ist = 1 Hectolitre à 10 Decalitre à 10 Litre.

1 Vat hat 100 Litres auch K a n n e n genannt, so dass 1 Hectolitre, 1 Mudde und 1 Vat ganz gleiches Maass halten.

HAMBURG: 1 Mark (ℳ) à 16 Schilling à 12 Pfennige.

1 Elle = 2 Fuss. 5 Brab. Ellen = 6 Hamb. Ellen.

1 Last hat 60 Fass à 2 Himpten à 4 Spint. 1 Tonne Thran hat 6 Stechkannen, die 96 Margel à $2^1/_2$ ℔ ausmachen (also etwas mehr enthält als 1 Tonne Thran in Bremen).

PREUSSEN: 1 Thaler hat 30 Silbergroschen à 12 Pfennige.

1 Fuss = 12 Zoll. 1 Elle misst $25^1/_2$ Zoll.

1 Wispel bedeutet 24 Scheffel. 1 Last hat 72 Scheffel. 1 Scheffel hat 16 Metzen.

1 Tonne hat 4 Scheffel. 1 Leinsaat-Tonne hat nur $37^2/_3$ Metzen.

1 Centner = 110 ℔. 1 Last wird zu 4000 ℔ berechnet.

ÖSTERREICH: 1 Gulden à 60 Kreuzer à 4 Pfennige.

1 Wiener Elle = 1^{35} Brem. Elle. 1 Metze à 16 Maassel à 4 Futtermaassel à 2 Becher. Das Kohlenmaass Stübich ist = 2 Metzen.

1 Eimer hat 41 Maass. 1 Seidel = $^1/_4$ Maass.

1 Centner = 100 ℔ à 32 Loth.

DÄNEMARK: 1 Reichsthaler à 96 Skilling. 1 Last (Getreide) = 22 Tonnen.

1 Centner 100 ℔. 1 Liespfund 16 ℔. 1 Wag bedeutet 36 ℔.

1 Ohm = 4 Anker. 1 Tonneau von 4 Oxhoft enthält 930 Pot.

1 Pot ist ungefähr $1^1/_4$ Quart.

SCHWEDEN: 1 Thaler à 48 Schilling à 12 Rundstücke. 1 Fuss = 12 Zoll.

1 Oxhoft hat $1^1/_2$ Ohm, 3 Eimer, 6 Anker oder 90 Kannen. 1 Tonne soll 48 Kannen halten. 1 Tonne Getreide hat 2 Spann, 4 Halbspann, 8 Viertel, 56 Kannen.

1 Schiffspfund Schaalpfunde = 20 Liespfunde à 20 ℔ = 400 ℔.
1 - Eisenpfunde = 20 - à 16 - = 320 -
Man nennt das Eisengewicht auch wohl Markpfund.

1 Last Pech, Pottasche, Salz, Theer, nordischer Thran und Heeringe hat 12 Tonnen.

1 Last Hanf, Talg, Flachs und Tauwerk = 6 Schiffpfund.

1 Wahl bedeutet 80 Stück. 1 Kast = 4 Stück.

RUSSLAND: 1 Rubel=100 Copeken. 1 Silberrubel ca. $3^1/_2$ Banco Rubel.

Das Längenmaass ist die Arschine von welcher 100 = 123 Bremer Ellen sind. 1 Werschack ist $^1/_{16}$ Arschine. 1 Saschine = 3 Arschinen.

1 Werst, der $^1/_7$te Theil einer deutschen Meile, ist = 500 Saschinen.

Das Fussmass ist das Rheinländische, mitunter auch das Englische.

1 Pud à 40 ℔ ist = 32^{83} Bremer Pfund. 1 Berkowitz ist 10 Pud, und wird darnach Hanf, Flachs, Talg, Pottasche, Blei, Alaun und Farbeholz verkauft.

Zur Schiffsfracht rechnet man:

60 Pud in Hanf, Flachs, Krollhaar, Garn, Hausenblase und Blätter-Taback.

120 Pud in Talg, Oel, Pottasche (Waidasche 6 Fass), Borsten, getheertes Tauwerk, Caviar, Eisen und Kupfer.

100 Pud in Seife, 80 Pud in Lichte, Kümmel, Wachs und Kabelgarn.

60 Stück Segeltuch, 80 Stück Raventuch, 60 Rollen Juchten.

16 Tschetwert Leinsaat oder Getreide.

Wenn der Frachtsatz 60 s Sterl. für Talg ist, so liefert dieses für Weizen pr. 15 Tschetwert ca. Ld'or ℘ 30 p. m.
- Roggen - - - - - 28 - -
- Leinsaat - - - - - 27 - -
und so im Verhältniss mehr oder weniger.

TÜRKEY: 1 Piaster à 40 Para à 3 Asper. Den Beutel Gold rechnet man zu 30,000 Piaster.

Getreidemaass ist der Fortin zu 4 Kisloz.

1 Almud Oel soll 8 Occa wiegen, und nach dem Gewicht werden die meisten Flüssigkeiten verkauft.

1 Cantar oder Centner hat 100 Rottoli, oder besser 44 Occa, welche Letztere das gewöhnliche Handelsgewicht ist.

BRITT. OSTINDIEN: 1 Sicca Rupie hat 16 Anna à 12 Pice.

100 Sicca Rupie = 107 Arcot. Rupien (Madras Rupie).
= 105.7.3. Bombay Rupien.
= 104.8.1. Sonant - (Sonnen Rupien).
= 102.10.5. Sonant Rupie Fuley.

1 Guz = 2 Covid à 8 Gurrahs. 4 Covid = 1 Klafter.

Flüssigkeit nach Gewicht, oder man bedient sich des engl. Gallon.

Auch Getreide wird gewogen. 1 Cohun (der 40 Maunds wiegt) hat 8 Soalles à 20 Pallics.

HOLL. OSTINDIEN: 1 Gulden = 100 Cent, auch 24 Stüver à 5 Deut. Piaster à 60 Stüver. Fussmass das Rheinländische. Ellenmaass der Covid. Flüssigkeiten werden meist nach Gewicht verkauft. Europäische Getränke nach Original-Fustagen.

1 Coyang Reis wiegt 3500 Holl Pfund. 1 Sack Reis wiegt 2 Pecul.

10 Sack nennt man auch 1 Timbang.

1 Pecul, Centner, hat 100 Catti. 3 Pecul heisst hier 1 kleiner Bahar und der grosse Bahar ist 50 % mehr, also = 4½ Pecul. Vielfach bedient man sich auch des Holländischen Gewichts.

CHINA: 1 Tale = 10 Mace à 10 Candarin.

1 Pecul, Centner, hat 100 Catti. 1 Catti = 1⅕ ℔ Bremer Gewicht.

1 Covid hat 10 Punts. Flüssigkeits- und Getreidemaass besteht hier nicht, da man sich stets des Gewichts bedient; selbst Milch in den Strassen wird nach dem Gewichte verkauft.

NORD-AMERICA: 1 Dollar (Piaster) à 100 Cent.

Maass und Gewicht ist das alte Englische.

Anmerkung: Die in diesem Buche erwähnte Last ist die Rockenlast à 4000 ℔, von denen 2 Last zu 3 Tons Engl. Register gerechnet sind. Unter Meile ist die englische Meile gemeint, wenn nicht einer Anderen besonders Erwähnung geschieht. 4 englische Meilen = 1 deutsche Meile.
3 - - = 1 League.

Aberdeen (Schottland).

Dampfschlepper für Schiffe unter 200 Tons 2 *d* pr. Ton
- - - über 200 - 2½ *d* - -
nach dem Ladungsplatze und von den Kays nach See.

Lootsgeld.	1tes Boot.	2tes Boot.	3tes Boot.
Schiffe unter 50 Reg. Tons	£1. 7*s* 0*d*	£0. 6*s* 0*d*	£0. 5*s* 0*d*
- von 50— 60 - -	- 0. 8 - 0 -	- 0. 7 - 0 -	- 0. 6 - 0 -
- - 60— 85 - -	- 0. 9 - 0 -	- 0. 7 - 6 -	- 0. 6 - 6 -
- - 85—110 - -	- 0.10 - 0 -	- 0. 8 - 0 -	- 0. 7 - 0 -
- - 110—150 - -	- 0.11 - 0 -	- 0. 8 - 6 -	- 0. 7 - 6 -
- - 150—200 - -	- 0.12 - 0 -	- 0. 9 - 0 -	- 0. 8 - 0 -
- - 200—250 - -	- 0.14 - 0 -	- 0.10 - 0 -	- 0. 9 - 0 -
- - 250 und darüber	- 0.15 - 0 -	- 0.11 - 0 -	- 0.10 - 0 -

Tonnengeld.

Schiffe nach und von der Nordküste von Europa pr. Ton	£0. 0*s* 9*d*
- - - - - Ostküste v. Nord-America und Westküste von Africa - -	- 0. 1 - 0 -
für sonstige Schiffe 1*s* 6*d* bis - -	- 0. 2 - 0 -

fremde Schiffe zahlen die Hälfte mehr als brittische Schiffe.

Kaye-Abgaben auf Kohlen 1 *d* pr. Boll von 5½ Cwt.
- Steinballast 2 - pr. Ton

Baaken- und Flaggen-Abgaben	Schiffe unter 40 Tonnen	£0. 1*s* 0*d*
	- von 40—50 -	- 0. 1 - 6 -
	- - 50—80 -	- 0. 2 - 0 -
	- - 80—120 -	- 0. 2 - 6 -
	- - 120—200 -	- 0. 3 - 0 -
	- - 200 u. darüber -	- 0. 4 - 0 -

Acapulco (Mexico).

Der Hafen ist sehr schön, die Stadt jedoch ungesund und der Handel unbedeutend.

Ein Schiff von 196 Tonnen, in Ballast ein und in Ladung aus, zahlte:

Tonnengeld und 10 % auf britt. Register à $1\frac{1}{2}$ $ pr. Ton	$ 321 . $5\frac{1}{2}$ R.
Sanitäts-Commission	- 4. — -
Hafenmeister	- 7. 4 -
Hospital	- 6. — -
Ankergeld	- 3. — -
Gesundheits-Attest	- 4. — -
Ausclarirung	- 6. — -
Consulat .... $ 4. Lootsgeld ein und aus $ 39	- 43. — -
Zusammen..	$ 394 . $9\frac{1}{2}$ R.

Ausser Acapulco befinden sich hier noch die Häfen San Blas und Mazatlan. Die Abgaben auf alle fremden Schiffe in den Häfen der Mexicanischen Republik sind:

Vera Cruz. Hafenunkosten zusammen ca. $\frac{1}{5}$ $ pr. Ton. Lootsgeld einkommend 17 $ pr. Schiff. Ballastabgaben 55 $ pr. Barke von 25 Tons. Gesundheitspass 4 $. Leichter-Miethe für jeden Leichter 34 $. Man sehe Vera Cruz.

Tampico. Tonnengeld $1\frac{1}{2}$ $. Wasserabgaben 2 $ pr. 9 Fuss Maasse. Gesundheitsschein 10 $. Hafenmeister 10 $. Siehe Tampico.

Matamores. Tonnengeld $1\frac{1}{2}$ $. Lootsgratification $16\frac{1}{2}$ $. Hafenmeister 6 $. Stempel 8 $.

San Blas, Mazatlan, Guyamas. Tonnengeld $1\frac{1}{2}$ $. Hafenmeister 16 $.

Aguadilla (Porto Rico).

Ein Schiff von 150 Last Grösse zahlte:

für Anker-, Tonnen- und Baakengeld	$ 189. 87 c
- Hafenmeister- und Lootsgeld	- 24. 50 -
- Commandanten und Fortpass	- 6. — -
Dolmetscher-Gebühren	- 8. — -
Zollhausdocumente und Stempel	- 14. 50 -
	$ 242. 87 c

Akyab (Ostindien)

der einzige Ausfuhrplatz Arracans in Ostindien, hat einen schönen Hafen mit sicherem Ankerplatz in $3\frac{1}{2}$ bis $5\frac{1}{2}$ Faden Tiefe, doch können auch Schiffe bis 400 Tons Grösse 20 bis 25 engl. Meilen oberhalb Akyab hinauflegen, um Reis einzunehmen.

Ausser den vielen kleinen Coromandel-Fahrzeugen sind häufig 50 bis 150 grössere Schiffe gleichzeitig mit Laden beschäftigt, und die grössere oder geringere Anzahl der Letzteren ist auf den Werth des Reis von sehr bedeutendem Einflusse. Die Erndtezeit beginnt gegen Ende November mit Larong und Longphroo Reis, dann reift der Latoree und Ende Januar der Nacrensee Reis, welcher den bei Weitem grösseren Theil der ganzen Einsammlung ausmacht.

Von der ganzen Erndte wird $\frac{3}{4}$ Theil sofort und $\frac{1}{4}$ Theil in den nächstfolgenden Monaten November und December verladen, welcher letzerer Theil hauptsächlich für den europäischen Markt passend ist, und kurz vor der Verschiffung erst enthülset wird, weshalb es, um Aufenthalt zu vermeiden, rathsam erscheint, etwa einen Monat vor Ankunft des Schiffes in Akyab durch einen Agenten die Ladung einkaufen, enthülsen und einsacken zu lassen.

Der Marktpreis war bisher durchschnittlich:

für gereinigten Reis pr. 100 Körbe = 30 Maunds
= $2622\frac{3}{4}$ ℔ engl. .... 35 Co. Rupees,
für ungereinigten Reis pr. 100 Körbe .... 25 „ „

doch sind auch schon 40 und 30 Rupees für erste und zweite Sorte bezahlt.

Säcke können hinreichend geliefert werden, und erforderliches Garnier ist in Bambus, Brennholz und Matten billig und in Ueberfluss zu haben.

Commission für Einkäufe u. s. w. berechnen die Agenten mit 5%. Für Einsacken und Verschiffen des Reis wird 1 Anna pr. Sack, und, wenn der Reis gelagert oder am Lande aufgestapelt wird, $\frac{1}{2}$ Anna pr. Sack Miethe berechnet. Arbeiter sind am Lande 6 Mann für 1 Rupee und an Bord 4 Mann für 1 Rupee pr. Tag zu haben.

Die Hafenunkosten betragen $2\frac{1}{2}$ Annas pr. Tonne.

Lootsgeld für Schiffe			in N.O. Monsoon,	in S.W. Monsoon,
bis 14 Fuss Tiefgang pr. Schiff			Rup. 32	die Hälfte mehr,
von 14 - 16 -	-	- Fuss	- 3	- - -
- 16 - 18 -	-	- -	- 4	- - -
- 18 - 19 -	-	- -	- 5	- - -
- 19 - 20 -	-	- -	- 6	- - -
für jeden Fuss über 20 -	-	- -	- 16	- - -

für Verholen vom Hafen nach dem Ballastplatze zahlte ein Bremer Schiff von 735 Tons 16 Rup., zurück nach dem Hafen eben so viel.

Die Münzsorte besteht in Compagnie Rupees à 16 Annas, à 12 Piecas. Sonst sind nur spanische Dollars zu begeben, das baare Geld zum Ankauf der Ladungen wird monatlich durch Dampfer von Calcutta nach Aragua gebracht.

1 Korb Reis = 12 Seers à 85 Talmhs (ca. 21½ ℔ Bremer).

1 - Paddy = 9 -

27¼ Maunds oder 85⅖ Körbe Reis ist 1 Tonne.

Um Tons in Körbe zu reduciren multiplicire Erstere mit 427 und theile durch 5. Um Tons in Maunds zu reduciren multiplicire Erstere mit 109 und theile durch 4.

Alderney (Insel) England.

Das Lootsgeld ist nicht gesetzlich festgestellt. Raa-Schiffe zahlen gewöhnlich £1.10s ein und aus; kleinere Schiffe 5s.

Alle nicht in Alderney oder Guernsey heimische Schiffe zahlen für Anker- und Kettengeld:

unter 10 Tons	1 s 0 d	von 60 bis 80 Tons	10 s 0 d
von 10 bis 20 -	2 - 0 -	- 80 - 100 -	12 - 0 -
- 20 - 30 -	3 - 0 -	- 100 - 150 -	14 - 0 -
- 30 - 40 -	4 - 0 -	- 150 - 200 -	15 - 0 -
- 40 - 50 -	5 - 0 -	- 200 - 250 -	16 - 0 -
- 50 - 60 -	6 - 0 -	- 250 u. darüber -	18 - 0 -

Schiffe, welche nicht in den Hafen kommen, zahlen nur die Hälfte obiger Abgaben.

Tonnengeld. Privilegirte Schiffe zahlen für gelöschte und geladene Güter 6 d pr. Ton. Nichtprivilegirte 2 d pr. Ton mehr.

Für Kohlen, welche gelandet werden, ist $^{1}/_{2}$ *d* pr. Quarter zu zahlen. Schiffe. welche Kohlen ausführen, sind frei vom Tonnengelde.

Alexandrien (Egypten).

Ein Schiff von 110 Last mit Steinkohlen ein und Baumwolle aus, zahlte:

Arbeitslohn für Löschen der Kohlen	Piaster	100
für Leichter-Miethe.	-	60
für 70 Tons Ballast...........................	-	500
Trinkwasser für's Schiff.......................	-	30
Pfähle und Planken für ein Wetterdach	-	205
Taue zum Schnüren der Baumwolle.............	-	300
für Pressen der Baumwolle.....................	-	3000
Arbeitslohn beim Laden.........................	-	1500
dem Stauer Gratification.......................	-	200
Leichterfracht .... 100. Kleine Ausgaben 100	-	200
Rechnung des Arztes...........................	-	280
Courtage für eincassirte Fracht.................	-	665
- - ausgehende -	-	4545
	Piaster	11585

Das Lootsgeld für Ein- und Ausbringen zum westlichen Hafen 3 Dollars. Bei Krankheitsfällen, welche Quarantaine erfordert, betragen die Kosten

für zwei Wachen à 10 Piaster pr. Tag

- ein Wacheboot 15 - - -

- Räuchern der Güter pr. Colli 1 bis 15 Piaster.

Gesundheits-Atteste kosten 1 bis 24 Piaster, nach Grösse des Schiffes,

Reisende, welche das Lazareth benutzen, zahlen für die Bewachung 10 Piaster pr. Tag und ausserdem im Ganzen 45 Piaster für Zimmermiethe und Räucherung.

Die Unkosten für Baumwolle belaufen sich für Trägerlohn, Marken, Verpacken und Commission auf ca. $1^{1}/_{2}$ Piaster pr. Ballen. Für Pressen, Leichtermiethe, Stauerlohn etc. wird ausserdem noch $7^{1}/_{2}$ bis 8 Piaster pr. Ballen zu erlegen sein.

Algiers (Africa).

Eine Brig von 110 Last Grösse zahlte mit Kohlen einkommend und in Ballast ausgehend an Unkosten:

Lootsgeld ein und aus	Frcs.	30. 0	Cents
Tonnengeld à 2 Frcs. pr. Ton	-	329. 50	-
Ballast (12 Böte) ca. 60 Tons	-	120. 0	-
Gesundheitspass nach Neapel und Certificat	-	16. 50	-
Consulatsgebühren	-	11. 50	-
Maklergebühren für Ein- und Ausclariren	-	50. 0	-
Zoll 1 Sou pr. Tonne	-	8. 0	-
	Frcs.	565. 50	Cents

Alicante (Spanien).

Guter Ankergrund für grössere Schiffe in der Bay, für kleinere am Hafendamm (Molo.)

Ein Schiff von 134 Last mit Ladung ein und aus zahlte:

für Ankergeld	Real de Vellon	50. 0	Marav.
Gesundheitsbeamte für Besuch etc.	-	64. 0	-
Hafencapitain,	-	5. 0	-
Gesundheitscertificat	-	17. 0	-
Tonnengeld, 1 Rl. pr. Ton	-	200. 0	-
Leuchtfeuer am Molo und Motoabgaben	-	80. 0	-
Lichter und Baakengeld (Tarifa) 1 Rl.	-	200. 0	-
	Real de Vellon	616. 0	Marav.

Schiffe in Ballast ausgehend zahlen kein Tonnengeld, auch werden die Hafenabgaben in allen südlichen Häfen Spaniens im Laufe desselben Jahres nur einmal bezahlt.

Quarantaine wird gegen verdächtige Schiffe streng gehandhabt.

Altona.

In der unmittelbaren Nähe Hamburgs gelegen und die Börse dieser Stadt wie die ihrige besuchend, sind die Handlungsusanzen dieser beiden Orte ganz eich, ebenso die Lootsentarife und sonstige

Revierabgaben. Das Lootsgeld von der Bösch nach Altona ist nicht festgestellt und wird nach besonderem Uebereinkommen bezahlt.

Das Lastgeld beträgt für die Commerzlast von 6000 ℔:

1) für Schiffe, welche von einer Zollstätte Dänemarks nach einer andern segeln, Copenhagen ausgenommen, doch Altona eingeschlossen	Rbthlr 0. 8	skill.
2) für Schiffe, welche von einer Zollhausstätte Dänemarks nach einer andern mit Inbegriff Copenhagens, Islands, Grönlands und den Faroer Inseln segeln.	- 0. 16	-
3) für Schiffe, welche von oder nach Häfen in Norwegen, Schweden, Russland, der Ostsee, Deutschland, Holland und Belgien segeln	- 0. 64	-
4) für Schiffe, welche von oder nach anderen Häfen mit Einschluss des Mittelländischen und Schwarzen Meeres und den Dänisch-Westindischen Colonien segeln..................................	- 0. 80	-
5) für Schiffe, welche nach oder von andern überseeischen Plätzen als unter 4 bemerkt segeln, ohne Ausnahme..........................	- 1. 64	-
6) Schiffe, welche von fremden Häfen Pech, Pottasche und Theer einführen, zahlen für jede angebrachte Commerzlast	- 0. 32	-

Sonstige Unkosten werden dem Schiffe nicht belastet. Im Uebrigen sehe man Hamburg.

Amsterdam.

An dem Y (Ei) einem Arm des Zuyder Sees belegen bietet Amsterdam selbst den grössten Schiffen einen der schönsten und sichersten Häfen mit drei neuen nunmehr vollendeten Docks. Durch Benutzung des Canals bei Nieuwe Diep umgehen die Schiffe die Sandbank Campus an der Mündung des Y und gelangen bis unmittelbar an die Stadt.

Die Unkosten für ein Schiff von 200 Last betrugen im Ganzen:

Lootsgeld einkommend und ausgehend............	fl 200. 0 c
Canalkosten und Schleusengeld..................	- 84. 0 -
für Messen des Schiffes und Certificat............	- 18. 0 -
einkommendes Tonnengeld à 45 c für 316 Tons....	- 142. 20 -
ausgehendes - - - - - - -	- 142. 20 -
13 % Zuschlag..........................	- 36. 97 -
Hafen- und Dockkosten und Clarirung............	- 27. 0 -
Quaiegeld 13.10. Zollofficianten 5................	- 18. 10 -
Gesundheitspass, Consulat, Porto etc...............	- 32. 0 -
	fl 700. 47 c

Die Abgabe für Tonnengeld wird wahrscheinlich in nächster Zeit ganz aufgehoben werden, augenblicklich besteht sie noch, wird indess in demselben Jahre für ein Schiff nur einmal berechnet.

Commission auf einkommende Fracht gewöhnlich 2 %
- - ausgehende - - 5 %

Antwerpen (Belgien),

belegen an der Schelde, etwa 60 engl. Meilen von Vlissingen, kann die grössten Schiffe in seinem mit Docks und allen möglichen Bequemlichkeiten versehenen Hafen aufnehmen.

Ein Bremer Schiff von 141 Last mit Ladung ein und in Ballast aus zahlte;

Lootsgeld von See bis Vlissingen, 13½ Fuss tiefgehend		fl 53. 0 c
- - Vlissingen bis Antwerpen............		- 50. 0 -
- - Antwerpen bis Vlissingen, 12 F. tiefgehend		- 24. 0 -
- - Vlissingen bis See -		- 16. 50 -
Verholen 2 fl. Verklarung fl 14.10 c..............		- 16. 10 -
Besichtigung 8 fl. Versiegelung des Proviants 8 %.		- 16. 90 -
Hafenunkosten..................................		- 6. 0 -
Tonnengeld einkommend 221 T. à 45 c	fl 99. 45 c	
- ausgehend - -	- 99. 45 -	
Zulage 13 %	- 25. 86 -	- 224. 76 -
Messung des Schiffes, Stempel und Certificate......		- 14. 45 -
		fl 421. 71 c

Transport..	ƒ 421 . 71 c
Kochhaus 14 Tage ƒ 3. 80 c, 25 Last Ballast ƒ 32.10	- 35. 90 -
Consulatgebühren und Clarirung	- 2. 71 -
Schiffsmakler-Courtage für's Schiff 224 Tonnen à 35 c	- 78. 32 -
Stadtabgabe und Accise für verbrauchten Proviant...	- 5. 80 -
Consulats-Certificat ƒ 5.44. Porto, Gratification etc. ƒ 6	- 11. 44 -
	ƒ 555. 88 c

Die Abgabe für Tonnengelder wird wie in Holland so auch in Belgien wahrscheinlich in nächster Zeit ganz aufgehoben werden, jetzt wird sie im Laufe des Jahres für dasselbe Schiff nur einmal berechnet.

Apenrade (Schleswig).

Ein freundliches Städtchen mit einem für weniger tiefgehende Schiffe bequemen und sichern Hafen.

Ein Schuner von 69 Last mit Ladung ein und Ballast aus zahlte:

Lootsgeld vom Ankerplatz in den Hafen, 11 Fuss tiefgehend	Rbℛ 4. 38 skill.
Tonnengeld etc. à Rbℛ 1. 64 skill. pr. Commerzlast	- 67. 70 -
für 25 Last Ballast	- 13. 32 -
	Rbℛ 85. 44 skill.

Arbeiter sind stets zu 1 Rbℛ Lohn zu haben.

Archangel (Russland).

Der Hafen befindet sich etwa eine engl. Meile von der Stadt bei der Insel Sollarbole. Die Barre hat 14 bis 14½ Fuss Wasser und da Lootsen kein Schiff von mehr als 14 Fuss Tiefgang übernehmen, so müssen grosse Schiffe unterhalb der Barre vollgeladen werden.

Ein Bremer Schiff von 100 Lasten Grösse hatte folgende Unkosten:

Lootsgeld ein und aus (wird für Schiffe jeder Grösse berechnet)	S.R 21. 43 Cop.

	Transport..	S.R. 21. 43 Cop.
Stadt-Abgaben für Lasten und Brückengeld à 33 Cop. pr. Last	-	36. 30 -
Address und Kirchengeld, Stempel, Zollspeesen und andere Unkosten à 107 Cop. pr. eingenommene Last	-	117. 70 -
Pässe und Zoll auf Schiffs-Provisionen	-	15. 0 -
Porto S.R. 2.57. Fuhrlohn nach Archangel S.R. 3.	-	5. 57 -
Ballast löschen und fortbringen	-	16. 50 -
Gratification den Zollhausofficianten u. Brandwache	-	9. 0 -
für's Kochhaus und Baakengeld	-	1. 60 -
		S.R. 223. 10 Cop.

Commission auf Fracht 2 %.

Bahia (Brasilien).

Das Ankergeld beträgt für ein Schiff mit Ladung ein und Ladung aus 300 *rs* pr. Brasil. Tonne, von denen 7 = 5 engl. Tonnen sind. In Ballast ein und in Ladung aus, oder umgekehrt, die Hälfte, Schiffe, welche einlaufen, um Proviant zu kaufen, sind ganz frei. Die ganze Unkosten-Rechnung eines Bremer Schiffes von 190 Last (gemessen zu 422 Brasil. Tons) belief sich wie folgt:

Einclariren	MR.	10.000 *rs*
Ausbrechen und Märken der Ladung, als: 1930 Ballen Taback à 120 *rs*, 1030 Sack Caffee - 150 -	-	386.100 -
Leichtergeld MR. 216.760. Stauerlohn MR. 120.000	-	426.760 -
Bremer Consulatgebühren 6 $ à 1920 *rs*	-	11.520 -
Ausclariren, Ankergeld für 422 Tonnen à 150 *rs*, Hospital, Gesundheitspass (3,200 *rs*) Ballast etc.	-	97.340 -
Proviantrechnung, Bootgeld etc.	-	984.890 -
Zoll-Visitation und kleine Ausgaben	-	24.240 -
		MR. 1940.850 *rs*
Commission für Vorschuss und Bemühungen 5 %	-	97.040 -
		MR. 2037.890 *rs*
		à $28^3/_4$ = £ 244. 2 *s* 5 *d*

Transport.. £244. 2 s 5 d

Commission auf ausg. Fracht £871.12 s 9 d à 5% - 43.11 - 8 -

£287.14 s 1 d

1 Mille-Reis = ca. 53 Grote Gold.

Baltimore (Ver. Staaten).

Die Hauptstadt des Staates Maryland liegt ungefähr 14 engl. Meilen von der Mündung des Flusses Patapsco in der Chesapeak Bay, der Hafen ist geräumig, bequem und tief.

Vom Tonnengeld sind einheimische und befreundete Schiffe gänzlich befreit.

Hafen-Abgaben werden berechnet:

Einclarirung eines Schiffes von 100 Tons und darüber.	$ 2. 50 c
Ausclarirung - - - - - - - - .	- 2. 50 -
die gleichen Abgaben für Schiffe unter 100 Tons	- 1. 50 -
Besichtigung des Schiffes mit Ladung (wird nur einmal berechnet)	- 3. 00 -
desgleichen mit Ballast	- -. 67 -
Certificat 20 c. Gesundheitspass 30 c	- -. 50 -
Volksliste, wenn erforderlich	- -. 65 -

Schiffe, welche zwischen den 30. April und 1. November eintreffen, müssen sich bei Lazaretto Point aufhalten, bis ein Gesundheits-Offizier am Bord gewesen.

Lootsgeld. Schiffe von 100 Tons Grösse und 9 Fuss und darüber tiefgehend, müssen einkommend den ersten Lootsen nehmen, der sich unterhalb Horse Shoe anbietet, und denselben bis zum ersten Löschplatze behalten, oder das halbe Lootsgeld bezahlen; eben so müssen sie ausgehend den selben Lootsen, oder einen seiner Compagnie nehmen, wenn er sich meldet, oder das halbe Lootsgeld bezahlen. — Schiffe, welche einem andern Schiffe, welches einen Lootsen an Bord hat, nachsegeln, zahlen das halbe Lootsgeld. Der Lootse, welcher ein Schiff an Grund setzt, verliert sein Lootsgeld, und wenn solches durch seine Nachlässigkeit geschehen, ist er für den Schaden verantwortlich.

Die Taxe ist $3^1/_2$ $ pr. Fuss von See nach Baltimore
und $2^1/_2$ - - - - Baltimore nach See,
in den Monaten vom 1. Dec. bis 1. April noch 75 *c* pr. Fuss extra.

Der Hafenmeister empfängt von fremden Schiffen ausser seinem gesetzmässigen Lohn von $1^1/_2$ *c* pr. Ton noch 5 $ pr. Schiff.

Innerhalb 24 Stunden muss der Capitain Aufgabe des Namens, Alters und Geschäfts jedes am Bord befindlichen Passagiers dem Mayor oder Recorder machen, bei Strafe von 20 Dollars für jeden Passagier, und innerhalb 48 Stunden muss er für jeden Passagier im Alter von über fünf Jahren 1 Dollar 50 Cents bezahlen und darf kein Passagier gelandet werden, bevor dieses geordnet, bei Strafe von 100 Doll. für jeden Passagier. Uebrigens hat der Capitain die Wahl entweder diese $ 1. 50 *c* zu entrichten oder für die Dauer von zwei Jahre eine Caution von 150 Doll. für jeden Passagier zu leisten, um den Staat schadlos zu halten, im Fall während dieses Zeitraums irgend einer der Passagiere ihm zur Last fiele.

Sollte ein Passagier auf der Reise gestorben sein, so muss der Capitain ein Verzeichniss über dessen Nachlass innerhalb zehn Tagen dem Registrator einreichen.

Barbados.

Die Hauptstadt Bridgetown liegt am Ufer der Carlisle Bay auf 13′ 5″ N. Breite und 59′ 41″ W. Länge. An der Nord-Ostseite befindet sich ein gefährliches Felsenriff, die Cobbler genannt. In den Monaten August, September und October sind Orkane häufig.

Ein Schiff von 167 Last Grössers zahlte:

für Tonnengeld am Zollhause	£ 43. 18 *s* 1 *d*
desgleichen - Schatzhaus-Bureau	- 13. 10 - 0 -
Hafenmeister-Gebühren	- —. 18 - 9 -
Secretariats- -	- 1. 5 - 0 -
Ein- und Ausclariren	- —. 12 - 6 -
	£ 60. 4 *s* 4 *d*

Münze, Maasse und Gewicht wie England.

Barcelona (Spanien).

Wie in allen östlich von Gibraltar belegenen spanischen Häfen wird auch in Barcelona das Tonnen- und Baakengeld während eines Kalenderjahres nur einmal bezahlt.

Ein Schiff von 200 Last Grösse hatte folgende Unkosten;

Ankergeld	Reals	75
neues do.	-	15
doppeltes do.	-	75.
Reinigung des Hafens	-	10
Laterne	-	8
Hafenmeister	-	8
Leuchtthurm und Baakengeld (tarifa)	-	105
Beitrag zum neuen Hafendamm	-	16
Tonnengeld, 1 Real pr. Ton	-	300
Ausserordentliche Contribution	-	40
	Reals	652 ardites.

Die Rechnungen werden geführt in Libras (ca. 54 Grote Gold) à 20 Sueldos à 12 Dineros.

Die Libra wird auch in Real de plata à $3^1/_2$ Sueldos
und Real de ardites - 2 -
getheilt, ein Libra würde also 10 Real de ardites haben und in letzterer Münze ist obige Rechnung gestellt.

Barmouth (England).

Der Hafen ist nur kleineren Schiffen zugänglich, da die Barre bei Springfluthen gewöhnlich nur 9 Fuss Wasser hat und mitunter ganz trocken läuft.

Das Tonnengeld beträgt für einheimische Schiffe

	eink.	aus
mit Ladung	5 *d* pr. Ton eink. u.	2 *d* pr. Ton aus
in Ballast	2 - - - -	
und für fremde Schiffe mit Ladung	8 - - - -	- - 4 - - - -
in Ballast	4 - - - -	- - 2 - - - -

Batavia.

Hauptstadt der holländischen Insel Java in Ostindien. Die Rhede, von einer Reihe Inseln geschützt, bietet etwa 1½ Meilen von der Küste guten Ankergrund.

Die Hafenunkosten sind mässig und beliefen sich

für ein Schiff von 172 Last Grösse im Ganzen auf..... fl 185.—c
- 1 Boot zur Bedienung des Schiffes............. - 21.—-
- Notirung des Protestes......................... - 10.50-

Commission auf Vorschüsse 5 %.

Ausclariren fl 5.50 c. Stempel fl 3.

Tonnengeld ca. 1 Gulden pr. Last = ca. 2 Ton englisch.

Es darf Keiner bei Ankunft das Schiff verlassen, bevor nicht ein Boot vom Wachtschiffe dasselbe besucht hat. Sobald der Capitain ans Land geht, (woselbst sein Aufenthalt zur Beförderung der Interessen des Schiffes auf längere oder kürzere Zeit nöthig, obgleich sehr kostspielig ist), muss er zuvörderst dem Ober-Attendanten seine Aufwartung machen, ihm sämmtliche Schiffspapiere übergeben und sich dann auf dem Polizeibureau melden. Das Ladungsmanifest wird auf dem Zollhause innerhalb 24 Stunden deponirt. — Nach Sonnenuntergang und an Festtagen dürfen keine Güter gelöscht werden. Die Einfuhr von Waffen (ausser Vogelflinten über 100 Gulden Werth) ist gänzlich verboten.

Die zollfreie Lagerung von Gütern kann nicht nur in Batavia, sondern auch in Samarang, Sourabaya und Anjier auf Java, so wie Rhio in der Strasse von Malacca, gegen Zahlung von 1 Procent vom Factura-Werth jederzeit geschehen.

Beaumaris (England)

Die Hafenkosten betragen:

für jeden Schuner, Brig oder Shiff, für Einheimische £ 0. 3 s 0 d
- - - - - - - Fremde.... - 0. 8- 8-

Ferner, wenn dieselben nachstehende Häfen passirt haben oder passiren werden:

Dover, Hafen-Abgabe von 20 bis nicht über 300 Tons .... $1^1/_2$ *d* pr. Ton

Ramsgate, Hafen-Abgabe, Schiffe unter 300 T. 2 - - -

- über 300 - $^1/_2$ - - -

Lootsgeld.

Von ausserhalb der Gründe in die Bay, oder Conway, pr. Fuss

Schiffe bis zu 11 Fuss Tiefgang	2 *s* 6 *d*	Schiffe bis zu 16 Fuss Tiefgang	5 *s* 0 *d*
- - - 12 - -	3 - 0 -	- - - 17 - -	5 - 6 -
- - - 13 - -	3 - 6 -	- - - 18 - -	6 - 0 -
- - - 14 - -	4 - 0 -	- - - 19 - -	6 - 6 -
- - - 15 - -	4 - 6 -	- - - 20 - -	7 - 0 -

Von innerhalb der Gründe in die Bay, pr. Fuss

Schiffe bis zu 11 Fuss Tiefgang	2 *s* 0 *d*	Schiffe bis zu 16 Fuss Tiefgang	4 *s* 6 *d*
- - - 12 - -	2 - 6 -	- - - 17 - -	5 - 0 -
- - - 13 - -	3 - 0 -	- - - 18 - -	5 - 6 -
- - - 14 - -	3 - 6 -	- - - 19 - -	6 - 0 -
- - - 15 - -	4 - 0 -	- - - 20 - -	6 - 6 -

ausgehendes Lootsgeld, pr. Fuss

Schiffe bis zu 11 Fuss Tiefgang	2 *s* 0 *d*	Schiffe bis zu 16 Fuss Tiefgang	4 *s* 6 *d*
- - - 12 - -	2 - 6 -	- - - 17 - -	5 - 0 -
- - - 13 - -	3 - 0 -	- - - 18 - -	5 - 6 -
- - - 14 - -	3 - 6 -	- - - 19 - -	6 - 0 -
- - - 15 - -	4 - 0 -	- - - 20 - -	6 - 6 -

Sollte der Lootse in Great Ormshead gelandet werden £ 2 2 *s* extra;
wenn er bis nach Chester oder Liverpool mitgenommen - 3 3 - -
wenn er jedoch bis dahin als Lootse engagirt..... - 5 5 - -
und ausserdem 7 *s* 6 *d* für jeden Tag, dass der Lootse an Bord zurückgehalten wird, sei es in Folge Quarantaine oder sonstiger dem Schiffe zur Last fallenden Umstände.

Hafen von **Belfast** (Irland).

Lootsgeld durch Schleppdampfbööte.

Von Belfast nach Garmoyle oder Whitehouse Roads und umgekehrt

	Schiffe von auswärts	Küstenfahrer
für Schiffe unter 100 Tons Register	£ 2. 0 s 0 d	£ 1. 10 s 0 d
von 100 bis 125 - -	- 2. 5 - 0 -	- 1. 15 - 0 -
- 125 - 150 - -	- 2. 10 - 0 -	- 2. 0 - 0 -
- 150 - 200 - -	- 3. 0 - 0 -	- 2. 10 - 0 -
- 200 - 250 - -	- 3. 10 - 0 -	- 3. 0 - 0 -
- 250 - 300 - -	- 4. 0 - 0 -	- 3. 10 - 0 -
- 300 - 350 - -	- 4. 10 - 0 -	- 4. 0 - 0 -
- 350 - 400 - -	- 5. 0 - 0 -	- 4. 10 - 0 -
- 400 - 450 - -	- 5. 5 - 0 -	- 4. 15 - 0 -
- 450 - 500 - -	- 6. 0 - 0 -	- 5. 5 - 0 -
- 500 - 550 - -	- 6. 10 - 0 -	- 5. 10 - 0 -
- 550 Tons und darüber	- 7. 0 - 0 -	- 6. 0 - 0 -

Von Folly oder Whitehouse Roads nach Garmoyle und umgekehrt

Shiffe unter 350 Tons Register.................. £4. 0 s 0 d

- von350bis400 - - .... -4. 10 - 0 -

- - 400 - 500 - - .... -5. 0 - 0 -

- - 500 Tons und darüber.................. -5. 15 - 0 -

Gewöhnliches Lootsgeld. Einkommend:

Register Tons	Schiffe ohne engl. Register	Schiffe mit englisch Register	Dampfbööte
von 90 bis unter 100	£ 2. 0 s 0 d	£ 1. 10 s 0 d	£ 0. 10 s 0 d
- 100 - - 110	- 2. 4 - 0 -	- 1. 13 - 0 -	- 0. 11 - 0 -
- 110 - - 120	- 2. 8 - 0 -	- 1. 16 - 0 -	- 0. 12 - 0 -
- 120 - - 130	- 2. 12 - 0 -	- 1. 19 - 0 -	- 0. 13 - 0 -
- 130 - - 140	- 2. 16 - 0 -	- 2. 2 - 0 -	- 0. 15 - 0 -
- 140 - - 150	- 3. 0 - 0 -	- 2. 5 - 0 -	- 0. 17 - 0 -
- 150 - - 160	- 3. 4 - 0 -	- 2. 8 - 0 -	- 0. 19 - 0 -
- 160 - - 175	- 3. 8 - 0 -	- 2. 11 - 0 -	- 1. 1 - 0 -
- 175 - - 200	- 3. 12 - 0 -	- 2. 14 - 0 -	- 1. 3 - 0 -
- 200 - - 225	- 3. 16 - 0 -	- 2. 17 - 0 -	- 1. 5 - 0 -
- 225 - - 250	- 4. 0 - 0 -	- 3. 0 - 0 -	- 1. 8 - 0 -
- 250 - - 275	- 4. 4 - 0 -	- 3. 3 - 0 -	- 1. 10 - 0 -

Ausgehend Lootsgeld:

Von ausserhalb des Black head oder der Boye der Brigs bis Whitehouse Roads

für Schiffe von 200 Tons Grösse und darüber..... £2. 2s 0d
- - - 100 - - bis unter 200 Tons -1. 11 - 6 -
- - bis 100 - .... -1. 0 - 0 -

Von ausserhalb Grey Point oder Kilnot Point bis Whitehouse Roads

für Schiffe von 200 Tons Grösse und darüber..... £1. 1s 0d
- - - 100 - - bis unter 200 Tons -0. 15 - 0 -
- - bis 100 - - .... -0. 10 - 0 -

diese Lootsen stehen zur Verfügung der Capitaine, doch steht es in deren Belieben sie zu engagiren oder nicht.

Lootsen, welche am Bord der Schiffe zurückgehalten werden, erhalten 6 s pr. Tag Entschädigung.

Benutzung der Mooring buoys zu Garmoyle.

Schiffe unter 200 Tons............... pr. Woche £0. 10s 0d
- von 200 bis unter 300 Tons.... - - -0. 15 - 0 -
- - 300 und grösser.......... - - -1. 0 - 0 -
am Quay pr. Ton.................... - - -0. 0 - 1 -
in dem alten Canal pr. Ton.......... - - -0. 0 - 1 -

Tonnengeld für jede Register Ton jedes Schiffes, welches in den Hafen von Belfast kommt, ausser Schutz suchende: 4 d.

Kajengeld an den Corporations-Kajen

für Schiffe von fremden Häfen .... pr. Ton £0.0s 5d
- - - der Küste................. - - -0.0 - 3 -
- - mit ausgehender Fracht.......... - - -0.0 - 3 -
- Leichter, welche laden oder löschen..... - Sch. -0.7 - 0 -

Schiffe, welche aus andern Schiffen Ladung übernehmen, zahlen die Hälfte.

Leuchtfeuer und Baakengeld wird hier nicht bezahlt.

Kajegeld für die Custom-house-, Hanover-, Chicester-, Merchants- oder Lime-Kiln-Dock-Kajen.

Alle Schiffe, welche an diesen Kajen anlegen oder selbe benutzen, zahlen 2 d pr. Ton.

Für Ladung, welche an diesen Kajen gelöscht oder von denselben übergenommen, wird 2*d* pr. Ton bezahlt, wenn das Schiff über die Hälfte vollgeladen, und 1*d* pr. Ton, wenn das Schiff unter die Hälfte vollgeladen wird.

Schiffe, welche Kohlen löschen oder überladen, bezahlen für diese Kohlen 1 *d* pr. Ton, also Schiff und Kohlen 3*d* pr. Ton.

Schiffe, welche Kohlen laden, bezahlen dafür wie für andere Güter.

Die Kajen sind Herrn Cunningham Greigs Privat-Eigenthum.

Kajegeld in Herrn Dunbar's Privat-Dock.

Schiffe, welche in den Dock kommen und die Kajen benutzen um zu laden oder zu löschen, zahlen 3*d* pr. Register Ton.

Schiffe, welche ihre Ladung löschen oder landen (ausser Kohlen) zahlen 2*d* pr. Ton; wenn dieses eine halbe Ladung 1*d* pr. Ton.

Schiffe mit Kohlen zahlen im Ganzen 3 *d* pr. Ton.

Drei Wochen werden zum Löschen und zwei Wochen zum Laden gestattet. Schiffe, welche längere Zeit bleiben, bezahlen nachfolgende Wintertaxe:

		£	s	d
Ueberwinternde Schiffe von	50 bis 100 Tons pr. Woche	0.	5	0
	100 - 200 - - -	0.	7	6
	200 - 400 - - -	0.	10	0
	400 - 700 - - -	0.	15	0
	700 Tons und darüber - -	1.	0	0

	s	d
Sand-Ballast, wenn zwischen Port of Garmoyle und Belfast Bridge geliefert .... pr. Ton	1	4
wenn in oder unterhalb Port of Garmoyle. - -	2	0
fremde Schiffe ein Drittheil mehr.		
wenn am Ballast-Werft geliefert......... - -	1	6
Stein-Ballast, gewöhnliche Steine........... - -	2	6
kleine Steine................ - -	3	0

wenn bis nach Garmoyle gesandt 6*d* extra.

Bergen (Norwegen).

Alle Schiffe über 5 Commerzlasten müssen einen Lootsen nehmen zur Norm von 6 bis 7 Fuss Tiefgang, wenn sie auch nicht so viel Wasser ziehen, und zwar:

vom 1. April bis 30. Sept. einkommend 1 ℛ 72 ß, ausgehend 1 ℛ 8 ß pr. Schiff,

vom 1. Oct. bis 31. März einkommed 2 ℛ, ausgehend 1 ℛ 40 ß pr. Schiff.

Ein Schiff von 200 Last Grösse zahlte in den Sommermonaten mit Ladung ein und aus:

Lootsgeld für 13 Fuss Tiefgang von See nach Skuresness	Spℛ	4.	0 ß
- von Skuresness nach Bergen, 10 Meilen, à 60 ß pr. Fuss pr. Meile............	-	5.	0 -
Gesundheits-Certificat für die Mannschaft..........	-	3.	108 -
Tonnengeld und Leuchtthurm-Abgaben, einkommend	-	35.	0 -
Einclarirung durch den Schiffsmakler.............	-	5.	60 -
Lootsgeld von Bergen nach Skuresness...........	-	6.	80 -
- - Skuresness nach See, 13 Fuss......	-	2.	80 -
Musterrolle..................................	-	4.	80 -
Pfahl und Ringgeld 90 ß, Messung des Schiffes 9.90	-	10.	60 -
Armengeld 36 ß, Tonnengeld ausgehend Spℛ 35...	-	35.	36 -
Schiffsmakler-Courtage........................	-	8.	60 -
	Spℛ	121.	84 ß

1 Spℛ = 120 Skilling.

Berwick (England).

Hafen-Unkosten:

für jedes Schiff von oder nach der Ostsee oder der Küste Europas zwischen Dünkirchen und Gibraltar..............................	pr. Ton	0 ß	$3^3/_4$ d
für jedes Schiff von oder nach dem weissen Meere oder dem Mittelländischen Meere, Westindien, Amerika, Grönland oder sonstigen fremd. Häfen	- -	0 -	$4^1/_2$ -
für jedes Schutz suchende Schiff mit Ladung..	- -	0 -	$^3/_4$ -
desgleichen - Ballast...	- -	0 -	$^1/_2$ -

Ausserdem hat jedes Schiff, welches in den Hafen kommt 3 ß 4 d pr. Schiff zu zahlen.

Für Leuchtfeuer und Baaken werden hier keine Abgaben erhoben.

Ankergeld. Jedes Schiff, welches auf der Rhede von Tweedmouth und Spittal ankert, hat 4 *d* pr. Schiff zu zahlen.

Lootsgeld.

Vom 1. April bis 1. Oct. pr. Fuss	1 *s* 4 *d*	für einheimische,	1 *s* 11 *d*	für fremde
- 1. Oct. - 1. April - -	1 - 6 - -	-	2 - 6 - -	-

Diese Unkosten werden sowohl einkommend als ausgehend bezahlt.

Für Benutzung der Patent-Helgen behufs Reparatur wird bezahlt:

für Schiffe unter 50 Tons Register	£0. 10*s* 0*d*
- - von 50 bis 100 - -	- 0. 15 - 0 -
- - - 100 - 150 - -	- 1. 0 - 0 -
- - - 150 - 200 - -	- 1. 5 - 0 -
- - - 200 und darüber -	- 1. 10 - 0 -

Während des Gebrauchs der Helgen zahlt das Schiff bis zu zwölf Tagen 1 *d* pr. Tag und Tonne.

Für jeden Tag u. Tonne, länger wie zwölf Tage ½ *d* pr. Tag.

Diese Unkosten müssen bezahlt werden bevor das Schiff den Hafen verlässt.

Bideford (England).

Der Hafen bietet guten und sichern Ankerplatz für Schiffe bis 300 Tons innerhalb der Barre an der Kaje. Grössere Schiffe können sehr gut ausserhalb der Barre liegen. Das Wasser steigt bei Springfluthen 23 Fuss.

Lootsgeld. Von der Bay nach dem Ankerplatz zu Appledore Creek zahlen Schiffe von

50 bis 100 Tons	£0. 5*s* 0*d*
- 100 - 200 -	- 0. 10 - 0 -
- 200 - 300 -	- 1. 1 - 0 -
- 300 - 600 -	- 2. 2 - 0 -

Ruderer sind für die Fluthzeitarbeit zu 2*s* 6*d* pr. Mann zu haben.

Hafenunkosten. ½ *d* pr. Ton.

Ankergeld. 6 d pr. Schiff, wenn mit Kalkstein beladen und 2 s 6 d für alle anderen.

Obige Abgaben werden ohne Unterschied von allen Schiffen erhoben.

Bombay (Ostindien).

Ein Leuchtthurm, 150 Fuss über der Meeresfläche erhoben, und umgeben von weitauslaufenden Riffen und Felsen, zeigt den Eingang zum Hafen an, den kein Schiff ohne tüchtigen Lootsen einzulaufen versuchen sollte, da das Fahrwasser durch viele Sandbänke und Felsenstürzungen gefährlich ist. Es findet hier Ebbe und Fluth Statt, welche Letztere mitunter bis zu 17 Fuss steigt.

Boye- und Ankergeld für Schiffe, welche keinen Lootsen haben, ist

für Schiffe von über	50 bis 100	Tons	Rup.	20	pr. Jahr
- - - -	100 - 150	-	-	25	- -
- - - -	150 - 200	-	-	30	- -
- - - -	200 - 250	-	-	35	- -

Leuchtthurm-Abgaben. Alle Schiffe zahlen 15 Rupien pr. 100 Tons fürs Jahr.

Lootsgeld für Schiffe aller Nationen:

	in der schönen Jahreszeit:	in den Monsoons:
über 50 bis 300 Tons	Rup. 50.0	Rup. 75.0
- 300 - 400 -	- 55.0	- 80.0
- 400 - 500 -	- 60.0	- 85.0
- 500 - 600 -	- 65.0	- 90.0
- 600 - 700 -	- 70.0	- 95.0
- 700 - 800 -	- 75.0	- 100:0
- 800 - 900 -	- 80.0	- 105.0
- 900 - 1000 -	- 85.0	- 110.0
- 1000 - 1100 -	- 90.0	- 115.0
- 1100 - 1200 -	- 95.0	- 120.0
- 1200 und darüber	- 100.0	- 125.0

Bordeaux.

Ungefähr 75 (engl.) Meilen oberhalb der Mündung der Garonne gelegen gestattet die Tiefe des Wassers auch grösseren Schiffen bis an die Stadt zu kommen. Die Mitte des benannten Stromes ist an dessen Ausfluss durch Sandbänke und Felsen unsicher gemacht und auf einem der Letzteren erhebt sich einer der berühmtesten Leuchtthürme Europa's, le toûr de Cordovan genannt, in einer Höhe von 206 Fuss, und mit einem Drehfeuer versehen, welches bis auf 25 Meilen deutlich bemerkt wird. Zwei Fahrwasser stehen den Schiffern beim Einlaufen zur Benutzung frei, der Passe du Nord mit einer Tiefe von 4½ Faden, und der Passe de Grave mit 13 Fuss Tiefe, doch wird das erstbenannte Fahrwasser meistens benutzt.

Alle einkommenden Schiffe sind verpflichtet einen Lootsen zu nehmen, sobald sich derselbe anbietet, welches im Sommer schon 30 bis 40 Meilen ausserhalb der tous de Cordovan geschieht. Im Winter gehen sie indess selten weit über die Banken hinaus.

Ein Bremer Schiff von 76 Last Grösse mit Ladung ein und aus hatte folgende Unkosten-Rechnung:

Einkommendes Lootsgeld	Frcs.	169. 0 c
Einclarirung Fr. 90. Schiffsanzeige Fr. 24	-	114. 0 -
Verholen des Schiffes	-	12. 0 -
Pass und Feuergeld von Cordouan	-	164.45 -
Acquit, Ausclarirung und Consulat	-	41. 0 -
Manifest Fr. 12. Porto und Speesen Fr. 28	-	40. 0 -
Lazareth-Unkosten	-	7.50 -
Provision und Mühe auf 183 Fass à Fr. 1.50 c	-	274.50 -
ausgehende Lootsgelder	-	225. 0 -
- Commission	-	183. 0 -
	Frcs.	1730.45 c

Die Zollgesetze sind in Frankreich sehr strenge, weshalb besondere Sorgfalt bei Ausfertigung der Manifeste zu empfehlen ist.

da Nachträge auf denselben nicht anerkannt werden. Alle Zollgeschäfte werden durch Vermittlung der Mäkler besorgt.

Das Lootsgeld wird nach Stationen berechnet. Von April bis October incl. bezahlen die einkommenden Schiffe für drei Stationen — während der übrigen Jahreszeit für $3\frac{1}{2}$ Stationen.

Der Tarif für eine Station ist für einheimische Schiffe 3 Fr. 50 c pr. Fuss, wenn über 12 Fuss tiefgehend, und 3 Fr. 75 c pr. Fuss, wenn 12 Fuss oder weniger tiefgehend. Doch wird nie weniger als 10 Fuss berechnet.

Hafenkosten:

a) Einclarirung und Zollabgabe:

für französische Schiffe über	300	Tons	15 Fr.	pr. Schiff
von 150 bis	300	-	6 -	- -
unter	150	-	2 -	- -
- fremde Schiffe über	200	-	120 -	- -
unter	200	-	90 -	- -

b) Entlöschung: Erlaubniss und Certificate die Ladung betreffend:

für französische Schiffe	0 Fr.	50 c	pr. Schiff
- fremde -	0 -	100 -	- -
Pass - - -	1 -	0 -	- -

Besuch der Quarantainebeamten	12 Fr.	Schiff zu Anker bringen	30 Fr.
Rapport des Schiffes	24 -	Messen des Schiffes	12 -
Untersuchung des Schiffes	12 -	Hafenmeister	14 -
Pass und Ausclarirung	36 -		

Schiffe in Ballast ein und aus zahlen eine Schifffahrtsabgabe von 6 Fr. pr. Schiff, wenn unter 200 Tons, und 7 Fr., wenn über 200 Tons.

Tonnengeld:

französische Schiffe über 30 Tons zahlen von

fremden Häfen .... 1 Fr. 45 c pr. Ton

fremde Schiffe............................ 3 - 75 - - -

Englische Schiffe von englischen Häfen in Europa sind den französischen gleich. Einfuhr und Verkauf von Taback ist nur der Regierung gestattet.

Boston (Ver. Staaten).

Wenngleich kein Platz genau bestimmt ist, wo einkommende Schiffe beidrehen müssen um auf einen Lootsen zu warten, so müssen sie denselben doch bei Strafe von $ 50 schon etwa 1½ Meile von dem äusseren Leuchtfeuer an Bord nehmen, wenn sie von ihm angerufen werden. Wenn sie indess diese Gegend passirt haben ohne einen Lootsen zu treffen, so hört diese Verbindlichkeit auf. Diese Vorschriften sind erlassen worden, um die Lootsen zu grösserer Aufmerksamkeit anzufeuern.

Der Lootsen-Tarif ist wie folgt:

a) Einkommend:

vom 1. Nov. bis 1. Mai				vom 1. Mai bis 1. Nov.			
tiefgeh.	pr. Fuss	tiefgeh.	pr. Fuss	tiefgeh.	pr. Fuss	tiefgeh.	pr. Fuss
8 Fuss	$ 1.45 c	16 Fuss	$ 1.87 c	8 Fuss	$ 1.10 c	16 Fuss	$ 1.35 c
9 -	- 1.45 -	17 -	- 1.87 -	9 -	- 1.10 -	17 -	- 1.35 -
10 -	- 1.56 -	18 -	- 2.50 -	10 -	- 1.20 -	18 -	- 1.88 -
11 -	- 1.72 -	19 -	- 2.75 -	11 -	- 1.25 -	19 -	- 1.88 -
12 -	- 1.77 -	20 -	- 3.00 -	12 -	- 1.30 -	20 -	- 1.88 -
13 -	- 1.77 -	21 -	- 4.00 -	13 -	- 1.35 -	21 -	- 2.80 -
14 -	- 1.87 -	22 -	- 4.00 -	14 -	- 1.35 -	22 -	- 3.00 -
15 -	- 1.87 -	23 -	- 4.00 -	15 -	- 1.35 -	23 -	- 3.00 -

b) Ausgehend:

vom 1. Nov. bis 1. Mai				vom 1. Mai bis 1. Nov.			
tiefgeh.	pr. Fuss	tiefgeh.	pr. Fuss	tiefgeh.	pr. Fuss	tiefgeh.	pr. Fuss
8 Fuss	$ 0.90 c	16 Fuss	$ 1.10 c	8 Fuss	$ 0.75 c	16 Fuss	$ 0.95 c
9 -	- 0.90 -	17 -	- 1.10 -	9 -	- 0.75 -	17 -	- 1.00 -
10 -	- 0.95 -	18 -	- 1.20 -	10 -	- 0.80 -	18 -	- 1.00 -
11 -	- 1.00 -	19 -	- 1.30 -	11 -	- 0.85 -	19 -	- 1.25 -
12 -	- 1.05 -	20 -	- 1.50 -	12 -	- 0.90 -	20 -	- 1.50 -
13 -	- 1.10 -	21 -	- 2.00 -	13 -	- 0.95 -	21 -	- 1.75 -
14 -	- 1.10 -	22 -	- 2.50 -	14 -	- 0.95 -	22 -	- 2.00 -
15 -	- 1.10 -	23 -	- 2.75 -	15 -	- 0.95 -	23 -	- 2.25 -

Sollte der Fall Statt finden, dass sich rechtzeitig kein Lootse der Bostoner Gesellschaft meldet, so darf der Capitain einen andern

beliebigen Lootsen nach Einsicht seiner Vollmacht und nach Feststellung seines Lohnes nehmen. Letzterer erhält in solchen Fällen für einkommende Schiffe $2 pr. Fuss und für ausgehende Schiffe $1.50 c pr. Fuss Tiefgang. Würde der Capitain sich indess weigern überall einen sich so anbietenden Lootsen zu engagiren, so kann Letzterer das halbe Lootsgeld beanspruchen.

Wenn nicht eine anderweitige besondere Uebereinkunft getroffen worden, so bekommt jede Person, welche geschickt und wohlbehalten ein Schiff durch die Vineyard Gründe über die Nantucket Unitefen nach dem Hafen seiner Bestimmung lootset:

für jedes Schiff unter 11 Fuss Tiefgang vom
1. Nov. bis 1. April .... $3.50 c pr Fuss
für jedes Schiff von 11 bis 14 Fuss Tiefgang... - 4.00 - - -
- - - über 14 - - .. - 4.50 - - -

Vom 1. April bis 1. Nov. stets $1 pr. Fuss weniger.

Die Unkosten in Salem, Marblehead, Gloucester, New-Bedford oder Fairhaven sind mit Ausnahme des Lootsgeldes dieselben wie in Boston.

Hinsichtlich sonstiger Abgaben und Schiffs-Unkosten sehe man Newyork, welche den hiesigen ganz gleich sind.

Boulogne.

oder Boulogne-sur-mer, eine Hafenstadt Frankreichs, belegen am Canal Dep. Pas du Calais. Der Hafen war früher so flach, dass er mitunter trocken lief und durch die Sandbank am Ausflusse der Liane geschlossen ward. Neuerer Zeit sind viele Verbesserungen vorgenommen, wenngleich noch häufig grosser Wassermangel vorherrschend ist. Der Hafen selbst besteht aus zwei Bassins, welche durch eine Kaje verbunden sind, doch können Schiffe ungefähr eine halbe Meile vom Hafen entfernt in 6 bis 9 Faden Wasser ankern.

Ein englisches Schiff von 103 Tons mit Kohlen ein und in Ballast aus hatte folgende Unkosten-Rechnung:

Lootsgeld einkommend $10^1/_2$ Fuss tiefgehend nebst Hülfsboot	Frcs. 39.80 c
Tonnengeld	- 80.95 -
Hafengeld	- 83.90 -
Stempel, Manifest und Einclarirung	- 6.75 -
Lootsgeld ausgehend $6^1/_2$ Fuss	- 17.70 -
Ballast 40 Tons à 80 c	- 32. 0 -
Makler-Courtage einkommend	- 78. 0 -
	Frcs. 339.10 c

Brake (Weser).

Oldenburger Freihafen, ungefähr 4 deutsche Meilen oberhalb Bremerhaven gelegen, nimmt Schiffe bis zu 14 Fuss Tiefgang bequem auf.

Hafenunkosten.

Schiffe, welche an den Duc d'Alben oder in den innern Hafen legen, zahlen pr. Last von 4000 ℔ für die ersten 14 Tage 4 ℛ Gold,

für fernere 4 Wochen 2 ℛ Gold für jede 14 Tage,

- die 6. bis 8. Woche $1^1/_2$ - - - - - - -

- - 9. - 16. - 1 - - - - - - -

ferneres Liegegeld $^1/_2$ - - - - - - -

Diese Kosten werden nur bis zu 200 Last berechnet, höhere Abgaben den Schiffen nicht auferlegt. Oldenburger, oder Schiffe solcher Staaten, in denen die Oldenburger Flagge der einheimischen gleich gestellt wird, zahlen 25 % weniger. Diese Schiffe können auch die Hafengelder für das ganze Jahr bedingen, und zahlen dann pr. Jahr

1) für Gebrauch der Duc d'Alben bis 10 Last Grösse	Ld'or ℛ	1.48 ℛ
Schiffe über 10 Last pr. 5 Last.	-	0.60 -
2) für Liegen in einem Hafenbassin bis 10 Last Grösse	-	1.60 -
Schiffe über 10 Last pr. 5 Last.	-	0.66 -

See-Lootsgeld:

vergleiche Loots-Tabelle unter „Bremerhaven“.

Weser-Lootsgeld:

von Bremerhaven bis Brake in 3 Sommermonaten 48 gr Gold pr. Fuss
während der übrigen Jahreszeit 64 - - - -
von Brake nach Bremerhaven in 3 Sommermonaten 36 - - - -
während der übrigen Jahreszeit 48 - - - -

Hafen-Lootsgeld:

Schiffe unter 40 Last, wenn sie durch einen Lootsen bedient werden	ℛ 0.54 gr Gold
Schiffe von 40 bis 60 Last müssen zahlen	- 1.12 - -
- - 60 - 80 - - -	- 1.36 - -
- - 80 - 100 - - -	- 1.60 - -
- - 100 Last und darüber	- 2.18 - -

Für Anlegen der Schiffe an den Duc d'Alben oder Vertauen auf dem Strom bis 80 Last exclusive .... ℛ 0.48 gr Gold
über - - - .... - 1. 0- -

Für Verholen von einem Platz zum andern: derselbe Tarif.

Für Hin- und Zurücklootsen von und nach der Bank am Harriersiehl:

für Schiffe bis 70 Last exclusive	ℛ 1.48 gr Gold
- - von 70 bis 100 - -	- 2.12 - -
- - 100 Last und darüber	- 2.36 - -

Güter können unter Anweisung des Amtes auf der Kaje 14 Tage unentgeltlich gelagert werden. Für längere Zeit ist zu entrichten:

für die nächsten 4 Wochen wöchentlich 2 gr, für 100 □ Fuss Raum, welche Norm für jede weitere 4 Wochen um 1 gr steigt.

Dampfschlepplohn des Dampfschiffes Magnet:

für Schiffe bis zu		100	200	300	400 Lasten
von Brake nach Bremerhaven oder Elsfleth und vice versa	Ld'or ℛ	15	20	25	30
von Brake nach Schweyburg oder Deedesdorf und vice versa	-	10	15	20	25

Bei Eisgang muss überall accordirt werden.

Bremerhaven (Weser).

Dieser sichere und bequeme Seehafen Bremens, ungefähr 6 deutsche Meilen von der Mündung der Weser gelegen, kann in den jetzt vollendeten beiden schönen Schleusendocks jede erforderliche Anzahl Seeschiffe bis zu 26 Fuss Tiefgang aufnehmen, und bietet überhaupt der Schifffahrt im Allgemeinen jede Garantie und Bequemlichkeit, wie solche nur irgendwo zu finden. Die angebrachten Güter werden hier in Leichterfahrzeuge übergeladen und für Rechnung der Empfänger in fortlaufender Assecuranz nach Bremen befördert. Angesehene Commissionshäuser sind gewöhnlich mit der Spedition der Waaren beordert, denen auch der Capitain sein Interesse vertrauensvoll übertragen kann, da ihn die Gerichte vor jeder Uebervortheilung genügend schützen. Das geregelte Lootsenwesen, in Gemeinschaft mit Hannover und Oldenburg, Dampfschlepper, so wie vom Staate angestellte Besichtiger der Schiffe und Ladungen sowohl, als auch des für die Passagiere bestimmten Proviants, vervollkommnen die gute Ordnung, während die Unkosten für Schiffe verhältnissmässig niedrig sind.

Jeder Capitain muss sich zur Einclarirung und Expedition seines Schiffes eines beeidigten Schiffsmäklers in Bremen bedienen, doch thut er wohl sich dieserhalb mit dem Haupt-Empfänger der Ladung, im Fall er an kein sonstiges Bremer Haus adressirt ist, zuvörderst zu vernehmen, indem dadurch mitunter manche Unannehmlichkeiten vermieden werden.

Zu erwähnen ist noch, dass Schiffe, sobald sie in den Hafen geholt, durchaus der Verfügung des Hafenmeisters untergeordnet sind, dessen Anordnungen Capitain und Besatzung sich zu fügen hat.

Es darf bei schwerer Strafe weder Ballast noch Unrath in den Hafen geworfen werden. Ersterer ist dagegen stets zu verhältnissmässigen Preisen zu verkaufen, und Letzterer muss neben dem Schiffe auf der Kaje in einem Gefässe hingestellt werden, von wo derselbe täglich fortgeschafft wird, indem jedes Schiff dafür nach Verhältniss seiner Grösse 36 bis 48 Grote im Ganzen zu bezahlen hat.

Schiesspulver darf nicht am Bord bleiben, sondern muss sofort nach dem dazu bestimmten Orte geschafft werden, bei Strafe von 10 bis 50 ℳ. Im alten Hafenbassin darf durchaus kein Feuer am Bord unterhalten werden, doch sind besondere Kochhäuser zur Bereitung der Speisen errichtet, für deren Benutzung

von einem Schiffe bis 50 Last exclusive 12 gr Gold pr. Woche
- - - von 50 bis 100 Last - 24 - - - -
- - - - 100 Last und darüber 36 - - - -

bezahlt werden müssen. Nur sicher geschlossene Laternen dürfen Abends am Bord angezündet werden.

Im Hafen selbst sind Vorrichtungen zum Kielholen der Schiffe getroffen, für deren Benutzung denselben 4 gr pr. Last berechnet wird. Ausserdem befinden sich ganz in der Nähe vier grosse Trocken-Docks so wie auch Helgen, welche vielfach auch von fremden Schiffen benutzt werden.

Das gemeinschaftlich zwischen Bremen, Hannover und Oldenburg festgestellte

Lootsgeld

ist wie folgt:

1) Einkommend:

pr. Bremer Fuss = 11 Zoll Englisch		vom 16. Febr. bis 15. April vom 16. Sept. bis 15. Novbr.	vom 16. April bis 15. Sept.	vom 16. Novbr. bis 15. Febr.
aus See von und jenseits der 1. Tonne bis	Bremerhaven.	Ld'or ℳ 2.15 gr	Ld'or ℳ 2. 3 gr	Ldor ℳ 2.52 gr
	Strohausen..	- 2.24 -	- 2.10 -	- 2.61⅔
	Brake......	- 2.33 -	- 2.18 -	- 3.— -
	Elsfleth.....	- 2.46 -	- 2.38 -	- 3.26⅔
zwischen der 1. und 4. Tonne bis	Bremerhaven.	- 1.69 -	- 1.57 -	- 2.28 -
	Strohausen..	- 2. 6 -	- 1.64 -	- 2.37½
	Brake......	- 2.15 -	- 2.— -	- 2.48 -
	Elsfleth.....	- 2.28 -	- 2.10 -	- 3. 2⅔
zwischen der 4. und 7. Tonne bis	Bremerhaven.	- 1.51 -	- 1.39 -	- 2. 4 -
	Strohausen..	- 1.60 -	- 1.46 -	- 2.13⅓
	Brake......	- 1.69 -	- 1.54 -	- 2.24 -

zwischen der 7.	Bremerhaven.	Ld'or 1.39 gr	Ld'or 1.27 gr	Ld'or 1.60 gr
Tonne und der	Strohausen. .	- 1.48 -	- 1.34 -	- 1.69⅓
Bremer Baake	Brake......	- 1.57 -	- 1.42 -	- 2. 8 -
bis	Elsfleth.	- 1.70 -	- 1.62 -	- 2.34⅓
zwischen der	Bremerhaven.	- 1.21 -	- 1. 9 -	- 1.36 -
Baake, Solthörn	Strohausen. .	- 1.30 -	- 1.16 -	- 1.45½
und rothen Tonne	Brake......	- 1.39 -	- 1.24 -	- 1.50 -
bis	Elsfleth.	- 1.52 -	- 1.44 -	- 2.10⅔

2) Ausgehend:

pr. Bremer Fuss = 11 Zoll Englisch		vom 1. März bis 15. April vom 16. Sept. bis 3. Oct.	vom 16. April bis 15. Sept.	vom 1. Novbr. bis 1. März
von Bremerhaven	Bremer Baake	Ld'or -.58½	Ld'or -.39 gr	Ld'or 1. 6 gr
bis	zur 7. Tonne.	- 1.12 -	- -.56 -	- 1.40 -
	- 4. - .	- 1.36 -	- 1.— -	- 2.— -
	- 1. - .	- 1.54 -	- 1.12 -	- 2.24 -

Hafen-Unkosten:

Schiffe unter 30 Last (à 4000 ℔) zahlen Liegegeld für 2 Monat pr. Last 9 gr
- - 30 - und darüber - - - - - - - 12 -
und für jeden ferneren Monat - - 1½

Der Hafenlootse berechnet für Ein- und Ausholen des Schiffes, von und nach der Rhede, inclusive Hülfsboot:

im alten Hafen...................... ca. 5.18 gr Gold pr. Schiff
- neuen - .... - - 7.18 - - - -
für Verholen des Schiffes im Hafen
jedesmal .... - - 1.— - - - -
Lukenbesichtigung, wenn erforderlich - - 5.— - - - -
Ladungs - - - - - 5.— - - - -
wenn Versicherung in England, für
Lloyds Agent extra .... - - 2.36 - - - -
Notirung des Protestes.............. - - 1.— - - - -
Ausführung desselben (Verklarung).... - -13.— - - - -

Quarantaine.

Das gemeinschaftlich mit der Regierung des Königreichs Hannover festgestellte Quarantainereglement lautet im Auszuge wie folgt:

§. 1. Alle Schiffe, welche von Gegenden kommen, die wegen der Pest oder wegen des gelben Fiebers für verdächtig erklärt sind, unterliegen, bevor sie in einem an der Weser belegenen Hafen oder Landeplatz in gesundheitspolizeilicher Hinsicht zum freien Verkehr zugelassen werden, der Quarantaine.

§. 2. Als unbedingt verdächtig gelten:

a) Hinsichtlich der Pest:

die Häfen der Türkei, am schwarzen Meere, in Kleinasien, Syrien, Aegypten, Tripolis und Tunis.

b) Hinsichtlich des gelben Fiebers:

die Häfen an der westlichen Küste von Africa, nördlich von Capstadt bis Marocco, und sind die von diesen Häfen kommenden Schiffe jedesmal der Quarantaine-Untersuchung zu unterziehen.

§. 3. Sobald der Quarantaine-Behörde zur Kunde kommt, dass in einem im Allgemeinen nicht als verdächtig geltenden Hafenplatze eine gefährliche ansteckende Krankheit ausgebrochen sei, werden von solchen Häfen kommende Schiffe so lange nach Maassgabe des §. 2 behandelt, bis der Quarantaine-Behörde darüber Kunde geworden ist, dass die in Frage stehenden Plätze für verdächtig nicht länger zu halten seien.

§. 4. Alle Schiffe, welche aus Häfen kommen, die entweder nach §. 2 ein für alle Mal oder nach Maassgabe des §. 3 ausnahmsweise für verdächtig erklärt sind, dürfen nur unter Quarantaineflagge am grossen Mast (einer grünen Flagge von zwei Ellen im Quadrat, statt deren Schiffe, welche damit nicht versehen sind, die Nationalflagge am grossen Mast hissen) in der Weser aufsegeln, und sind alle auf der Weser angestellten Lootsen angewiesen, auf die genaue Aufrechthaltung dieser Vorschrift sorgfältigst zu achten.

Jeder Verkehr mit Schiffen, welche die Quarantaineflagge führen, sei es vom Lande oder von andern Schiffen aus, ist untersagt. Diejenigen Personen, welche dies Verbot übertreten, werden, abgesehen von der über sie zu verhängenden Strafe, als zu dem unter Quarantaine-Flagge liegenden Schiffe gehörig angesehen und behandelt.

§. 8. An Gebühren werden folgende Sätze erhoben:

a) für die Untersuchung jeines Schiffes, inclusive Bootslohn, Copialien, Stempel u. s. w....... ⅌ 10.— ₰ Gold
hält das Schiff aber unter 100 Last........ - 5.— - -

b) für jeden Besuch des Arztes, incl. Bootslohn - 2.36 - -

c) für Wache, pr. Tag pr. Mann............. - 1.— - -

Andere Gebühren werden nicht erhoben.

Lehe und Bremerhaven, den 12. Februar 1856.

Die gemeinschaftliche Hannover-Bremische Quarantaine-Commission.

Bacmeister. Gröning.

Dampfschlepplohn.

Von und nach dem Hafen und der Rhede:

Schiffe bis 100 Last Grösse............. ⅌ 10 Gold pr. Schiff
von 101 bis 200 - - .... - 12 - - -
- 201 - 300 - - .... - 15 - - -
- 300 Last und darüber............... - 18 - - -

In den Wintermonaten pr. Schiff 4 ⅌ mehr.

Wenn mehre Schiffe zugleich geschleppt werden, findet eine Ermässigung von 25 % Statt.

Schlepplohn nach und von Bremerhaven bis

	Wremen	zur Baake	See
Schiffe bis zu 150 Last Grösse..	Ld'or⅌ 30	Ld'or⅌ 40	Ld'or⅌ 75
- - - 250 - - ..	- 35	- 45	- 80
- - - 300 - - ..	- 40	- 50	- 85
- - - 400 - - ..	- 45	- 55	- 90
- - - 500 - - ..	- 50	- 60	- 95
- - - 600 - - ..	- 55	- 65	- 100
- - 700 - - ..	- 60	- 70	- 105
- - 800 - - ..	- 65	- 75	- 110
- - - 900 - - ..	- 70	- 80	- 115
- - - 1000 - - ..	- 75	- 85	- 120

In den Wintermonaten vom 15. Novbr. bis 15. März 20 % mehr, wenn freies Fahrwasser. — Bei Treibeis wenn keine besondere

Gefahr vorhanden 50 % mehr. In Bergungsfällen muss eine Uebereinkunft getroffen, oder die Vergütung der Entscheidung von Schiedsrichtern überlassen werden.

Schiffe, welche sich in See über die erste Tonne hinausschleppen lassen, zahlen dafür an Schlepplohn 20 ₰ pr. Stunde.

Bridgewater (England).

Die Stadt liegt etwa 12 Meilen von der See an dem Flusse Parett, welcher erstere durchscheidet, die jedoch durch eine hohe eiserne Brücke verbunden ist. Während der letzten 20 Jahre sind bedeutende Verbesserungen hinsichtlich der Schifffahrt im Fahrwasser vorgenommen, räumliche schwimmende Docks gebauet, kräftige Dampfer, welche stets zum Schleppdienst bereit sind, angeschafft worden. Der Schlepplohn und das Lootsgeld ist dagegen sehr niedrig gestellt.

Die Höhe des Wassers beträgt auf seinem niedrigsten Standpunkte 5—9 Fuss, zur Zeit der Springfluth indess 14—18 Fuss, und ist der Fluss bis Bridgewater für Schiffe bis zur Grösse von 500 Tons schiffbar.

Lootsgeld:

Von oder nach der äussersten Grenze des Bristol Canal oder einem Punkte zwischen dieser und Burnham Kirche bis zur oder von der Stadt oder einem Punkte zwischen Black Rock und der Stadt, bis das Schiff sicher vor Anker gebracht:

				£	s	d
für Schiffe von	30 Tons und darüber			£ 0.	5 s	6 d
- - -	30	bis unter	50 Tons	- 0.	6 -	6 -
- - -	50	- -	65 -	- 0.	7 -	6 -
- - -	65	- -	80 -	- 0.	8 -	6 -
- - -	80	- -	100 -	- 0.	10 -	0 -
- - -	100	- -	120 -	- 0.	12 -	6 -
- - -	120	- -	150 -	- 1.	11 -	0 -
- - -	150	- -	200 -	- 2.	11 -	0 -
- - -	200	- -	300 -	- 3.	6 -	0 -
- - -	300			- 4.	1 -	0 -

Von oder nach der Burnham Kirche oder von irgend einem Punkte zwischen Burnham Kirche und dem Black Rock bis zur (oder von der) Stadt oder einem dazwischen liegenden Punkte, bis das Schiff sicher vor Anker gebracht:

	£	s	d
für Schiffe von 30 Tons und darüber	0.	4	6
- - - 30 bis unter 50 Tons	0.	5	6
- - - 50 - - 65 -	0.	6	6
- - - 65 - - 80 -	0.	7	6
- - - 80 - - 100 -	0.	8	6
- - - 100 - - 120 -	0.	10	6
- - - 120 - - 150 -	1.	6	0
- - - 150 - - 200 -	2.	1	0
- - - 200 - - 300 -	2.	11	0
- - - 300	3.	4	0

Von Black Rock zur Stadt oder einem dazwischen liegenden Punkte, bis das Schiff sicher zu Anker gebracht, und vice versa:

	£	s	d
für Schiffe von 30 Tons und darüber	0.	3	6
- - - 30 bis unter 50 Tons	0.	4	6
- - - 50 - - 65 -	0.	5	6
- - - 65 - - 80 -	0.	6	0
- - - 80 - - 100 -	0.	7	0
- - - 100 - - 120 -	0.	8	6
- - - 120 - - 150 -	1.	1	0
- - - 150 - - 200 -	1.	11	0
- - - 200 - - 300 -	2.	1	0
- - - 300	2.	11	0

Lootsen, welche pr. Fluthzeit engagirt werden, erhalten pr. Zeit 2 *s* 6 *d*.

Schlepplohn.

Schiffe in Ballast oder mit Kohlen beladen nach oder von Burnham, Black Rock oder einem dazwischen liegenden Punkte, 3 *d* pr. Register Ton.

Wenn mit Kaufmannsgütern beladen und nicht 8 Fuss tief gehend, nach oder von obigen Plätzen 4 *d* pr. Register Ton; wenn

10 Fuss tiefgehend 5 *d* pr. Register Ton und wenn 12 Fuss tiefgehend 6 *d*.

Schiffe, welche einen Dampfschlepper zu haben wünschen, haben zwei Flaggen am grossen Mast zu zeigen.

Bristol (England).

Lootsgeld:

Von Lundy Island oder westwärts davon, nach Kingsroad.

Schiffe unter 100 Tons	£3. 3*s* 0*d*	200 und unter 300 Tons	£5. 5*s* 0*d*
- 100—200 -	- 4. 4- 0-	300 - darüber	- 6. 6- 0-

Von Ilfracombe nach Kingsroad.

Schiffe unter 100 Tons	£2. 2*s* 0*d*	200 und unter 300 Tons	£3.10*s* 0*d*
- 100—200 -	- 2.16- 0-	300 - darüber	- 4. 4- 0-

Von Minehead nach Kingsroad.

Schiffe unter 100 Tons	£1. 1*s* 0*d*	200 und unter 300 Tons	£1.15*s* 0*d*
- 100—200 -	- 1. 8- 0-	300 - darüber	- 2. 2- 0-

Von den Holmes nach Kingsroad.

Schiffe unter 100 Tons	£0.10*s* 6*d*	200 und unter 300 Tons	£0.17*s* 6*d*
- 100—200 -	- 0.14- 0-	300 - darüber	- 1. 1- 0-

Sonstiges Lootsgeld nach billigen Normen.

Für ein Pferd, wenn zum Ziehen des Schiffes benutzt, bis zu 6 *s*, für den Treiber 1 *s* pr. Tag.

Dampfschlepplohn.

Von Bristol nach oder von	Kingsroad	pr. Ton 4 *d*
- - -	Newport, der Mündung oder Penarth	- - 8-
- - -	oder von den Holmes	- - 8-
- Sharpness - - -	Kingsroad	- - 6-
- - -	Newport, der Mündung oder Penarth	- - 10-
- - -	oder von den Holmes	- - 10-
- - - - -	Slimeroad	- - 4-
- Newport - - -	dem Spit oder Penarth	- - 6-
- Kingsroad - - -	den Holmes	- - 4-
- - - - -	Cumberland od. Bathurst Bay	- - 5-

Von Cumberland Basin nach oder von Newport od. Cardiff pr. Ton 11 *d*

\- - - - - Holmes, Newport,

Mündung oder Penarth Roads - - 9 -

\- Gloucester nach Kingsroad .... - - 8 -

das Uebrige im Verhältniss.

Abgaben an den Mayor, von Schiffen, welche westwärts von den Holmes kommen.

Schiffe von	60 bis unter	100 Tons	Register jede Reise.	£0. 5 *s*
- -	100 - -	150 -	- - - .	- 0.10 -
- -	150 - -	200 -	- - - .	- 0.15 -
- -	200 - -	250 -	- - - .	- 1.10 -
- -	250 und darüber	-	- - - .	- 2. 0 -

Kaje-Aufseher und Wasser-Voigt-Abgaben.

Schiffe unter 60 Tons Register........................ 2 *s* 6 *d*

\- über 60 - - .... 5 - 0 -

Bööte oder offene Barken............................ 0 - 4 -

Dock-Unkosten.

	Anker	feste Boyen
Anker- und Boye-Geld auf Schiffe unter 30 Tons pr. Sch............................	2 *s* 6 *d*	½ *d* pr. Ton
auf Schiffe von 30 bis 100 Tons pr. Sch.	5 - 0 -	½ - - -
- - - 100 und darüber - -	5 - 0 -	1 - - -

ferner auf Schiffe, welche den Hafen von Bristol benutzen:

für jedes Schiff von oder nach Africa, Honduras, Surinam, oder andern Häfen in Süd-America, den Ver. Staaten, Ost- und Westindien, allen Häfen innerhalb der Strasse von Gibraltar, der Südsee-Fischerei, den brit. Colonien, Portugal, Preussen, Russland, Spanien und Schweden pr. Ton.. 1 *s* 0 *d*

für alle sonstigen Schiffe ausser Küstenfahrern......... 0 - 6 -

Ballast ist zu 6 bis 8 *d* pr. Ton zu haben.

Wassertiefe in Cumberland Basin: höchstes Wasser 35 Fuss, niedrigstes 18 Fuss.

Buenos-Ayres

liegt etwa 200 engl. Meilen von der Mündung des La Plataflusses. Die Schifffahrt ist gefährlich und werden deshalb stets Lootsen genommen. Ein Hafen befindet sich hier nicht, sondern kleinere Schiffe ankern auf der innern Rhede, während die grösseren 16 bis 17 Fuss tiefgehenden auf der äusseren Rhede etwa 7 bis 8 Meilen vom Ufer ankern, und durch Leichter entlöscht und beladen werden.

Das Lootsgeld

ist wie folgt festgestellt und wird in spanischen Thalern bezahlt:

Schiffe bis 9 Fuss Tiefgang	$ 50	von 13—14 Fuss Tiefgang	$ 120
von 9—10 - -	- 60	- 14—15 - -	- 140
- 10—11 - -	- 70	- 15—16 - -	- 160
- 11—12 - -	- 80	- 16—17 - -	- 190
- 12—13 - -	- 100	- 17—18 - -	- 220

Abgaben werden ferner erhoben:

von Schiffen, welche den Einheimischen nicht gleichgestellt sind	$ 4
- - - - - - gleichgestellt	- 3
alle fremde Schiffe haben für Gesundheitsbesuch zu zahlen...	- 25
so wie für Certificat bei Ankunft........................	- 25
fremde Schiffe, welche keinen Consul haben und deren Abfertigung durch den Hafenmeister besorgt wird, zahlen dafür..	- 40

Die Hälfte der obigen Abgaben soll bei Ankunft, die andere Hälfte bei der Abfahrt des Schiffes bezahlt werden.

Das oben angegebene Lootsgeld wird aufgehend zu Montevideo, hinunter gehend zu Buenos Ayres bezahlt.

Alle Geschäftsleute und Schiffscapitaine von überseeischen Häfen werden benachrichtigt, dass das Gouvernement, nachdem es die fortwährende Uebertretung des Gesetzes, welches vorschreibt, dass die Papiere obenbezeichneter Schiffe am Orte ihrer Ausclarirung von den Consuln des Argentinischen Bundes visirt werden sollen, wahrgenommen hat, die nöthigen Anordnungen traf, dass sechs Monate nach dem Tage dieser Anzeige durchaus kein Schiff in den Häfen

des Argentinischen Bundes zugelassen werde, dessen Papiere den bestehenden Gesetzen gemäss nicht geordnet sind.

(gez,) Jose R. Perez, Ober-Secret.

Buenos Ayres, den 13. August 1852.

Ein Schiff von 92 Last mit Ladung ein und aus, zahlte:

Lootsgeld von Montevideo	Papier $	850.0 r
Stempel, Certificate und Kosten einkommend	-	64.0 -
desgleichen ausgehend	-	68,0 -
Einkommende Hafen-Unkosten,	-	116.2 -
Ausgehende -	-	121.2 -
Erlaubniss, Ladung einzunehmen,	-	32.0 -
Consulats-Gebühren	-	238.0 -
Lootsgeld von und nach der äussern Rhede	-	300.0 -
	Papier $	1789.4 r

(1 Papier $ = ca. 5½ ℛ Gold.)

Cadix.

Der bedeutendste Handelsplatz und Seehafen Spaniens, an der südwestlichen Küste, belegen auf der erhabenen felsigen Zunge einer schmalen und niedrigen Halbinsel der Isla de Leen. Die Stadt ist von allen Seiten, ausser im Süden vom Meere eingeschlossen, stark befestigt, und gewährt einen interessanten Anblick. Der Leuchtthurm von St. Sebastian steht im Westen der Stadt, hat eine Höhe von 172 Fuss und zeigt ein glänzendes, weit ins Meer hinausscheinendes Drehfeuer.

Die Bay von Cadix ist von grossem Umfange und bietet durchschnittlich den Schiffen gute Ankerplätze, der Hafen selbst jedoch, mit einem Molo, hat für grössere Schiffe zu wenig Wasser, so dass diese gewöhnlich in einer Entfernung von ¾ Meile in 5 bis 7 Faden Wasser zu Anker gehen.

Ein Brittisches oder Spanisches Schiff von 107 neuen oder 118 alten Register Tonnen würde folgende Unkosten haben:

Einkommendes Lootsgeld..............	Real Vellon	180.16 Mar.
Anzeigen, ausgehende Fracht betreffend..	- -	10. 0 -
Clarirung und Gesundheitspass.........	- -	42. 0 -
Visite des Fondeo....................	- -	49. 0 -
Entlöschung von Ballast...............	- -	200. 0 -
ausgehendes Lootsgeld.................	- -	228. 0 -
Unkosten am Zollhause.................	- -	94. 0 -
Gesundheits-Bureau....................	- -	303. 0 -
	Real Vellon	1106.16 Mar.
für Stauung der Ladung Wein.........	- -	742. 0 -
Ausfertigung des Manifestes...........	- -	40. 0 -

Schiffe, welche durch Handelsverträge den einheimischen nicht gleichgestellt sind, zahlen ausserdem 1 Real de Vellon Tonnengeld und 24 Marav. Leuchtfeuer-Abgaben. Priviligirte Schiffe sind dagegen vom Tonnengelde befreit und zahlen für Leuchtfeuer nur 12 Maravedis.

Calais.

Stadt und Seehafen Frankreichs in der Nähe von Boulogne. Der Eingang zum Hafen befindet sich zwischen zwei hölzernen Kajen, doch ist tieferes Wasser und sicherer Ankergrund auf der äusseren Rhede 2 bis 3 Meilen nordwestlich vom Hafen.

Die Unkosten eines Schiffes von 130 Last mit Ladung ein und Ballast aus betrugen:

Einkommendes Lootsgeld....................	Frcs.	102. 0 c
Extra Lootsgeld (wenn 10 Meilen ausserhalb, des äussern Feuers)......................	-	22.15 -
Dem Lootsen Vergütung für 2 Liegetage, à 6 Fr.	-	12. 0 -
*) Tonnengeld..............................	-	480. 0 -
Hafenmeister 6 Fr. Ein- und Ausclariren 5 Fr. .	-	11. 0 -
Verholen und Gratification dem Lootsen........	-	3.50 -
Ausgehendes Lootsgeld......................	-	55.20 -
80 Tonnen Ballast überzunehmen.............	-	64. 0 -
	Frcs.	749.85 c

*) Das Tonnengeld für priviligirte Schiffe ca. 4 Fr. 75 c pr. Ton.

Calcutta.

Die Hauptstadt der Provinz Bengalen und der englischen Besitzungen in Indien, etwa 130 Meilen vom Meere an einem Arm des Ganges (Hoogly River genannt) gelegen. Das der Stadt gegenüber befindliche Ufer ist von vielen Sandbänken und Untiefen besetzt und deshalb ist die Auffahrt nach Calcutta ohne Lootsen sehr gefährlich, ja bei der Länge des Weges kaum glücklich zu bewerkstelligen. Als natürliche Folge davon hat sich indess hier das Lootsenwesen auf eine Stufe der Vollkommenheit gestellt, welche, obgleich kostspielig, nichts zu wünschen übrig lässt. — Diese Einrichtung besteht aus zwölf Lootsen-Stationen (Brigs von 150—200 Tons Grösse) welche auch der am meisten stürmischen Jahreszeit, die von April bis October währt, Stand zu bieten vermögen; aus 12 Stationslootsen, 24 Lootsencapitainen, 24 Obersteuerleuten, 24 Untersteuerleuten und 70 bis 80 Freiwilligen. Jeder Stationslootse empfängt ein monatliches Gehalt von £ 70, jeder Lootsencapitain £ 27, jeder erste Steuermann £ 15, der zweite Steuermann und der Freiwillige jeder £ 6.

Das Lootsgeld wird allen Schiffen gleich berechnet, Unter Bruch-Lootsgeld versteht man das zwischen den Stationen zu berechnende Lootsgeld, welches in zwölf Theile zerfällt. Es hat ein Schiff demzufolge von dem ganzen Lootsgelde zu zahlen, wie folgt:

Einkommend:		Ausgehend:	
Von See bis Saugor	4/12	Von Calcutta b. Moyapore od. Fultah	2/12
- - - Kedgeree	6/12	- - - Diamond Harbour	3/12
- - - Culpee	8/12	- - - Culpee	4/12
- - - Diamond Harbour	9/12	- - - Kedgeree	6/12
- - - Fultah od. Moyapore	10/12	- - - Saugor	8/12
- - - Calcutta	ganz.	- - - See	ganz.

Das volle Lootsgeld von See nach Calcutta und vice versa beträgt:

	Einkommend	Ausgehend		Einkommend	Ausgehend
	Compagnie Rupees			Compagnie Rupees	
von 8—9 Fuss	80	80	von 11—12 Fuss	150	160
- 9—10 -	110	120	- 12—13 -	170	180
- 10—11 -	130	140	- 13—14 -	200	210

von 14—15 Fuss	230	240	von 19—20 Fuss	480	540
- 15—16 -	270	290	- 20—21 -	540	600
- 16—17 -	320	360	- 21—22 -	590	650
- 17—18 -	370	420	- 22—23 -	640	700
- 18—19 -	420	470	- 24—25 -	700	770

wonach jeder Capitain das zu zahlende Bruch-Lootsgeld leicht berechnen kann.

Leuchtfeuer-Abgabe für jedes Schiff, welches den Fluss einläuft, 2 Annas pr. Ton, im Allgemeinen und jährlich 3 *d* pr. Ton für den Leuchtthurm zu Kedgeree.

Für Hülfs-Ruderboot:

a) Einkommend, pr. Tag.................... Co. Rup. 13

b) Ausgehend, pr. Schiff:

vom 1. April bis 31. Juli 700 Tons und darüber..... - - 128
von 500—699 - .... - - 102
- 330—499 - .... - - 76
vom 1. Aug. bis 31. März 700 - .... - - 89
von 500—699 - .... - - 76
- 330—499 - .... - - 51

Ruderboot zu Hoogly point, pr. Tag................ - - 13
Gebrauch eines Taues, - - .... - - 26

NB. Schiffe unter 300 Tons sind nicht gezwungen ein Ruderboot zur Unterstützung des Lootsen zu nehmen.

Miethe für feste Grund-Ankerketten, pr. Tag:

Alle Schiffe bis 199 Tons zahlen.................. Co. Rup. 2
von 200 - 299 - - .... - - 3
- 300 - 399 - - .... - - 4
- 400 - 499 - - .... - - 5
- 500 - 599 - - .... - - 6
- 600 und darüber.............................. - - 10

Für Verholen nach oder vor den Grund-Ankerketten (chain moorings) jedes Mal.............................. Co. Rup. 26

Für Verholen nach oder aus einem Dock oder Werft:
wenn über 300 Tons, jedes Mal.................. Co. Rup. 40

von 300 Tons und darunter	Co. Rup. 20
für Gebrauch der festen Boyen, beim Verholen	- - 10
Befestigung an denselben statt Anker pr. Tag	- - 3

Verholen eines Schiffes von einer Grundkette zur andern, wenn der Capitain solches verlangt .... Co. Rup. 50

Ein Schiff, welches die Grund-Ankerketten benutzt, muss mindestens für 10 Tage bezahlen; für den längeren Gebrauch wird der obige Tarif gerechnet.

Liegegeld des Lootsen ist 4 *s*. pr. Tag.

Dampfschlepplohn pr. Tag 400 oder 200 Co. Rup., nach Uebereinkunft mit der einen oder andern Compagnie.

Callao.

Peruanische Stadt und der Seehafen Lima's, welches ca. 6 Meilen entfernt ist. Sowohl an einer hölzernen Kaje als auf dem Revier können grössere Schiffe sicher und bequem, auf Letzterem in 7 bis 10 Faden Wasser liegen und laden oder löschen.

Auf die Ausführung von Farbeholz sind 6 % vom Werth Ausführungszoll zu entrichten.

Ein Schiff von 133 Lasten Grösse mit Ladung ein und in Ballast aus zahlte:

Zeitungs-Anzeigen in Lima wegen Fracht	$ 3.0 *rs*
90 Tons (in 6 Lanschen) Ballast u. Abgaben à $ 18 pr. Lansch	- 108.0 -
Reisekosten nach Lima und zurück	- 6.0 -
Consulats-Gebühren	- 4.6 -
Porto und kleine Kosten	- 5.6 -
Makler-Courtage für Eincassirung der Fracht etc.	- 100.0 -
Hafen-Unkosten	- 84.3 -
	$ 311.7 *rs*

Campeche,

Seehafen und Stadt im Staate Yucatan an dem Rio Francisco. Das Wasser hat in der Nähe des Ufers nur höchst geringe Tiefe, so

dass Seeschiffe in gewisser Entfernung ankern und ihre Ladung durch Vermittlung von Bööten einnehmen und löschen müssen.

Die ausgezeichnete Güte der von hier verschifften Farbehölzer giebt dem Orte seine ganze Wichtigkeit.

Für die Häfen Bacalar, Campeche, Laguna (und der Insel von Caronen) und Sisal ist die Verordnung erlassen;

Schiffe, welche von einem fremden Hafen kommen, zahlen 12 Real pr. Ton, Mexicanisches Maass, Hafen-Unkosten. Schiffe, welche aus Noth einlaufen, zahlen nur das gewöhnliche Ankergeld. Fremde Güter (welche ein Jahr lang zollfrei lagern können) dürfen nur in Schiffen über 30 Tonnen Grösse eingeführt werden. — Niemand darf ohne einen Gesundheitsschein das Land betreten. — Alle Abgaben müssen in Mexicanischen Dollars entrichtet werden,

Ein Schiff von 131 Lasten Grösse mit Ballast ein und Ladung aus zahlte:

Tonnengeld von 214 Tons à 12 *rs*	$ 321.5½ *rs*
Gesundheits-Bureau	- 4.0 -
Ankergeld	- 3.0 -
Unkosten bei Einnahme der Ladung	-114.0 -
Hafen-Capitain $ 7. Hospitalgeld $ 6	- 13.0 -
Gesundheitspass - 6. Clarirung - 6	- 12.0 -
Consulats-Gebühren	- 4.0 -
Lootsgeld ein und aus	- 39.0 -
	$ 510.5½ *rs*

Canada (siehe Montreal.)

Canton.

Die in China dem auswärtigen Handel geöffneten Häfen sind: Canton, Amoy, Ningpo und Shanghae.

Lootsgeld:

Shanghae: $ 5 pr. Schiff jeder Grösse.

Ningpo: - 5 - - - - nach oder von Square Island

- 10 - - - - - - - Chusan -

Foo-Chow-Foo: 50 c für jeden Fuss bis 12 Fuss Tiefgang, und $ 1 für jeden Fuss tiefer, bis nach dem Woo-Foo Pass, von da bis nach der Pagoda-Insel fernere 50 c pr. Fuss, Schleppbööte werden extra berechnet.

Amoy: Bedarf man keiner Lootsen und nimmt auch keinen.

Canton: 5 c pr. Ton. und $ 1 für jedes Boot, wenn verlangt.

Tonnengeld in letzterem Hafen 5 Mace pr. Ton, welches für ein Schiff von 394 Tons mit 3¼ % Prämie für baares Geld etc. $ 287.74 c ausmachen würde.

Benöthigte Bööte kommen auf ca. $ 8.

Schiffe, welche nach Ningpo wollen, müssen zuvor bei Shanghae ankern und dem Mandarin Anzeige von der Ankunft, und Absicht nach Ningpo zu gehen, machen, der dann das Schiff besucht und Nöthiges verfügt.

China ist das einzige Handel treibende Land der Welt, welches kein geordnetes Münz- und Maass-System (für trockene Güter) hat. Das in China geschlagene oder vielmehr gegossene Geld besteht in Stücken (Casch) von einem Gemisch Kupfer und Blei mit einem Loche darin, welche gewöhnlich auf eisernen Schnüren gereihet sind. 100 solcher Casch auf einer Schnur heissen 1 Mace; 10 solcher Schnüre (à 100 Stück) 1 Tale. — Gold wird nur als Waare betrachtet und gewöhnlich in Formen gegossen umgesetzt. Es wird in 100 theilige Sclala fein bezeichnet, so dass z. B. die Bezeichnung 90 bedeuten würde, dass das Gold 10 Theile Zusatz enthält.

Bei dem Mangel an eigener Münze bedient man sich hauptsächlich zur Rechnungsführung des Mexicanischen Dollars, und rechnet ca. 72 Tale gleich 100 Dollars.

Die sonstigen Reglements betreffend die Schifffahrt und Usanzen werden jedem Capitain bei Ankunft übergeben.

Ueber Gewicht und Längenmaasse sehe man Tabelle in der Einleitung.

Cap Hayti (siehe St. Domingo.)

4

Capstadt.

Ungefähr 30 Meilen nördlich vom Cap der guten Hoffnung gelegen, würde die Tafel Bay den schönsten Ankerplatz bieten, wenn nicht in den Monaten Juni, Juli und August die herrschenden Westwinde solche gewaltige Dünungen hervorbrächten, dass in Folge dessen schon viele Verlüste zu beklagen sind. Dagegen bietet in der besseren Jahreszeit oder während der östlichen Monzoons die Tafelbay Schiffen jede Sicherheit, und wird in Folge seiner günstigen Lage und des billigen Preises der Lebensmittel auch vielfach als Anlaufspunkt benutzt.

Die früher hier und in den Häfen Port Beaufort, Port Natal, Algoa Bay, Massel Bay, Simon's Bay, Saldanha Bay, Port Elisabeth, Waterloo Bay, den Buffalo-Fluss und sonstigen Orten der brittischen Besitzungen erhobenen Hafen, Anker- und Leuchtfeuer-Abgaben sind gänzlich beseitigt.

Ein neuer Ankerplatz ist in jüngster Zeit in Port Jessie, Cawood Bay entdeckt, und wird als sehr bequem und gegen einfallende Stürme besser geschützt als die übrigen Häfen, geschildert.

Die zu Capstadt sonst zu zahlenden Gelder würden nur bestehen in dem Lootsgelde, welches nicht gesetzlich festgestellt, sondern gegenseitiger Uebereinkunft überlassen bleibt; dagegen existirt ein

Tarif des Bergelohns: für das Suchen und Auffischen verlorener oder geschlippter Anker und Ankerketten.

für jeden mit einer Boye versehenen Anker....... 5 s pr. Cwt

Für jeden Anker oder Kette ohne Boye daran, ausser den Obigen folgende Vergütung für den Hafen-Capitain und seine Leute, und für den Gebrauch des Bootes und Taue zum Behuf des Suchens und Auffischens:

für die Aufsicht des Hafen-Capitains.........	5 s	0 d	pr. Tag
- jeden Mann der Bootbesatzung...........	2 -	6 -	- -
- Gebrauch des Bootes und der Takelage...	10 -	0 -	- -

Unter keiner Bedingung sollen diese täglichen Kosten jedoch für mehr als drei Tage berechnet werden.

Kein Schiff darf seinen Ankerplatz ohne Erlaubniss des Hafenmeisters verändern.

Für Vorschüsse rechnet man $2\frac{1}{2}$—5 %, für Frachtbesorgungen 5 %, für Incasso der einkommenden Fracht $2\frac{1}{2}$ %.

Die Valuta ist entweder in Pfund Sterling, Shilling und Pence; oder in Reichsthalern, Schillingen und Stüver, 6 Stüver = $2\frac{1}{2}$ Pence oder 1 Schilling, 8 Schilling = 1 Reichsthaler oder 8 Schilling = 18 Pence.

Die sonstigen Local-Verordnungen sind etwa folgende:

Kein Boot darf Güter ausschiffen, überladen oder ans Ufer bringen ohne vorherige Erlaubniss vom Zollhause, noch dürfen solche überall ohne Erlaubniss auf anderen Plätzen als der öffentlichen Kaje gelandet werden, von wo sie bei Strafe der Confiscation innerhalb 24 Stunden wieder fortgeschafft werden müssen.

Es darf ohne ein Certificat von dem betreffenden Offizier kein Fremder am Bord aufgenommen, noch irgend Jemand von der Besatzung ohne Erlaubniss des Secretariats bei Abreise des Schiffes zurückgelassen werden.

Die Schiffe müssen sich vor ihrer Abreise eine Durchsuchung nach Deserteuren gefallen lassen.

Cardiff.

Bute-Docks.

Tonnengeld.

2te Classe.

Schiffe mit Ladung von einem Hafen in Europa, zwischen dem Nord-Cap und Cap Finisterre, mit Erlaubniss, Ladung nach irgend einem Hafen wieder einzunehmen pr. Ton .... 5 *d*

Liegegld nach vier Wochen, pr. Ton pr. Woche .... $\frac{1}{2}$ -

Wenn mit Ladung für jede gelieferte Ton Güter .... 5 -

Liegegeld nach einer Woche, pr. Ton pr. Woche .... $\frac{1}{2}$ -

3te Classe.

Schiffe mit Ladung von irgend einem Theil in Europa und dem Mittelmeere, mit Erlaubniss, Ladung nach irgend einem Hafen wieder einzunehmen pr. Ton .... 7 *d*

Liegegeld nach 4 Wochen, pr. Ton pr. Woche .... $\frac{1}{2}$ -

4te Classe.

Schiffe mit Ladung von irgend einem fremden Hafen mit Erlaubniss Ladung nach irgend einem Hafen wieder einzunehmen pr. Ton. 9 *d*

Liegegeld nach 4 Wochen, pr. Ton pr. Woche........... ½ -

5. Classe.

Schiffe, welche leer oder in Ballast kommen, Liegegeld pr. Ton 3 *d*

Liegegeld nach drei Wochen, pr. Ton pr. Woche......... ½ -

Wenn selbe später Fracht einnehmen, zahlen sie nach Verhältniss ihres Bestimmungsortes.

Lootsgeld.

Von den Bute-Docks oder River Ely nach irgend einem Platze des Districts und umgekehrt:

Schiffe unter 9 Fuss Tiefgang................ 1 *s* 6 *d* pr. Fuss
- von 9 bis unter 12 Fuss Tiefgang..... 1 - 9 - - -
- - 12 - - 15 - - ..... 2 - 0 - - -
- - 15 Fuss und darüber............. 2 - 6 - - -

Die Lootsgelder werden an den Bute-Docks-Büreau bezahlt.

Dampfschlepplohn.

Für Schlepplohn ein und aus 3 *d* pr. Ton, wenn nur einmal benutzt 2 *d* pr. Ton, von oder nach Penarth Roads.

Gemeinde-Abgaben pr. Schiff unter 60 Tons Register 2 *s* 6 *d*; 60 Tons und darüber 5 *s* pr. Schiff.

Leuchtfeuer und Baakengeld ist frei.

Ballast: Für Anschaffung oder Entladung ½ bis 1½ *d* pr. Ton.

Glamorganshire Canal.

Canal-Abgaben: fremde und überseeische Schiffe 2 *d* pr. Ton.

Dampfschlepplohn: für ein und ausbringen zusammen 3 *d* pr. Ton, für einmaligen Dienst 2 *d* pr. Ton, nach oder von Penarths Roads.

Tonnengeld: auf Schiffe ein und aus 2 *d* pr. Ton.

Gemeinde-Gefälle: alle Schiffe unter 15 Tons 1 *s* 0 *d* pr. Schiff
von 15 bis 60 - 2 - 6 - - -
- 60 und darüber 5 - 0 - - -

Leuchtfeuer- und Baakengeld wird nicht berechnet.

Ballast: Anschaffung oder Entladung 2 *d* pr. Ton.

Carlisle.

Hafen-Unkosten. Einen Penny pr. Register Ton. 3 *d* pr. Ton für Boyen und Baaken im Solway Frith.

Lootsgeld. Die gewöhnliche Forderung für das Lootsen eines Schiffes aus fremden Häfen ist £3.3*s* pr. Schiff von Maryport nach Carlisle.

Canal-Abgaben:

Güter, welche durch den Canal geschafft werden, zahlen ca. ½ bis 3½ *d* pr. Ton pr. Meile.

Kajegeld für Güter, welche im Canal auf den Quais ausgeladen oder von da aus übernommen werden, 3 *d* pr. Ton.

Carthagena.

Einer der besten Häfen Spaniens im Mittelländischen Meere, der in einem runden, tiefen Bassin besteht, an dessen nördlichem Ende die Stadt liegt.

Alle fremden Schiffe zahlen in den spanischen Häfen östlich von Gibraltar die Hafen-Abgaben in dem laufenden Calenderjahre nur einmal, wie nachfolgende Unkosten-Rechnungen eines Bremer Schiffes von 110 Last Grösse nachweisen:

Einkommendes Lootsgeld, pr. Schiff	$ 5.25 c
Quarantainekosten und Gesundheits-Visite	- 13.85 -
Ankergeld	- 27.60 -
Leuchtthurm-Abgaben	- 27.60 -
Abgaben für Entlöschung von Steinkohlen	- 47.60 -
Gesundheits-Attest	- 0.60 -
Erlaubniss zur Abreise 50 *c*. Hafenmeister 49 *c*.	- 0.99 -
Expedition $ 1. Vice-Consul $ 10	- 11. 0 -
ausgehendes Lootsgeld, pr. Schiff	- 5.25 -
	$ 139.74 c

Obiges Schiff segelte in Ballast von Carthagena nach Torrevieja, woselbst sich die Unkosten beliefen:

Practica zu bekommen	$ 4.0 Mar.
Gesundheitspass $ 1. Manifest $ 1.6 Mar.	- 2.6 -
Permit für Ballast 8 Mar. Hafenmeister $ 1.	- 1.8 -
Kirchhofs-Abgaben	- 0.7 -
Ein- und Ausclariren	- 3.0 -
	$ 11.1 Mar.

Costa Rica (siehe **Truxillo.**)

Insel Ceylon

mit der Hauptstadt Columbo. Der auf dem Fort befindliche Leuchtthurm zeigt ein glänzendes Licht, welches weit in See zu sehen ist. Columbo hat für grössere Schiffe keinen guten Hafen, doch bietet die Rhede in allen Jahreszeiten sicheren Ankerplatz, wenn gleich vom 1. April bis 1. October die westlichen Monsoon-Winde Vorsicht gebieten.

Hafen-Unkosten: pr. Ton 2 *d.*

Lootsgeld: muss bezahlt werden, gleichviel, ob man einen Lootsen verlangt hat oder nicht.

Shiffe unter 100 Tons	pr. Schiff	£ 0.15 *s* 0 *d*
- von 100 und unter 200 Tons	- -	- 1. 2- 6 -
- - 200 - - 400 -	- -	- 1.10- 0 -
- - 400 - - 600 -	- -	- 2. 5- 0 -
- - 600 und darüber	- -	- 3. 0- 0 -

Commission auf Auslagen für Schiffe 5 %. Ausgehende Fracht 5 %. An- und Verkauf von Wechsel 1%.

Charleston (Süd Carolina),

belegen auf der Landspitze am Zusammenflusse des Ashly und Coopers, hat einen geräumigen, doch wegen verschiedener Sandbänke schwer einzusegelnden Hafen. Der Leuchtthurm an der Südspitze einer Insel hat eine Höhe von 80 Fuss mit einem Drehfeuer, welches auf 4 deutsche Meilen sichtbar ist.

Lootsgeld. Lootsen, welche Schiffen auf der Leeseite der Barre entgegen segeln und 10 leagues vom Lande am Bord kommen, dürfen $4 pr. Tag Extra-Lootsgeld beanspruchen bis der Hafen erreicht ist. Der Tarif ist pr. Schiff einkommend oder ausgehend bis 6 Fuss tief $ 8.

von	bis unter	F. tief	$	von	bis unter	F. tief	$
von 7	bis unter 8	F. tief	$ 9	von 13½	bis unter 14	F. tief	$ 23
- 8	- - 9	- -	- 10	- 14	- - 14½	- -	- 25
- 9	- - 10	- -	- 11	- 14½	- - 15	- -	- 29
- 10	- - 11	- -	- 14	- 15	- - 15½	- -	- 31
- 11	- - 12	- -	- 16	- 15½	- - 16	- -	- 35
- 12	- - 12½	- -	- 19	- 16	- - 16½	- -	- 42
- 12½	- - 13	- -	- 20	- 16½	- - 17	- -	- 50
- 13	- - 13½	- -	- 21				

Hafen-Unkosten:

Einclarirung eines Schiffes	unter 100 Tons	....	$ 1.70 c
- - -	über 100 -	....	- 2.70 -
Ausclarirung - -	unter 100 -	....	- 1.70 -
- - -	über 100 -	....	- 2.70 -
Besichtigung eines fremden Schiffes		....	- 5. 0 -
Hafenaufsehers-Besichtigung, wenn nöthig		....	- 10. 0 -
Werftgeld, pr. Tag		....	- 1. 0 -

Hafenmeisters-Gebühren 1½ c pr. Ton.

Chester (England).

Ankergeld: Alle Schiffe, welche den Fluss Dee einlaufen, zahlen 1 s.

Lootsgeld: pr. Fuss einkommend und ausgehend für fremde Schiffe:

Von See oder Hoy Lake nach	Flint, Bagilt oder Mostyn	6 s 6 d
- - - - - -	Connah's Quai	7 - 0 -
- - - - - -	Ashton, Sandycroft, Chester	9 - 0 -

Ziehlohn:

		ein Pferd	mehre Pferde
Von Chester nach Lower Stage,	8 Meilen.	10 s 0 d	7 s 0 d
- - - Ahston,	6 - .	7 - 6 -	6 - 0 -

Von Chester nach Sandcroft,	4 Meilen	.. 6 s 6 d	6 s 0 d
- - - Spyhall	3 -	.. 5 - 6 -	
- - Higher Herry,	2 -	.. 4 - 6 -	
- - - Stourbridge,	1½ -	.. 3 - 6 -	
- Hougs	1 -	.. 2 - 6 -	

Chili (siehe Valparaiso.)

Christiania.

Die Hauptstadt Norwegens, ungefähr 60 engl. Meilen vom Meere. Der Meerbusen ist auf einigen Stellen schmal und schwierig zu beschiffen, weshalb Lootsen bei der Insel Farder, woselbst sich der Leuchtthurm befindet, genommen werden.

Ein Schiff von 300 Tons Grösse mit Ladung ein und aus zahlte an Unkosten:

Lootsgeld von Farder nach Christiania.....	Sp.ℛ	9. 60	skill.
Gesundheits-Certificat für 14 Personen.....	-	3.110	-
Tonnen- und Leuchtfeuergeld............	-	44. 10	-
Makler-Gebühren, einkommend...........	-	5. 60	-
Schloss-Abgaben 0.34. Musterrolle 4.60	-	4. 94	-
Pfahlgeld 0.80. Messung des Schiffs 10. 0	-	10. 80	-
Krankenhaus 0.34. Ton.-u. Leuchtfeuergeld 47	-	47. 34	-
Higholm Licht 0.20. Lootsgeld nach Farder 10	-	10. 20	-
Makler-Gebühren, ausgehend.............	-	9. 0	-
	Sp.ℛ	144.108	skill.

1 Sp.ℛ = 120 skill.

Die übrigen Häfen Norwegens heissen: Drammen, Fredericks-hall, Drontheim, Arendal, Christiansand, Friedericksstadt, Tonsberg, Laarvig und Mandal, ferner Drobak, Christianstadt, Tromsoe, Stavanger, Grimstedt und mehrere Andere. In allen werden die Kosten wie folgt erhoben.

Tonnengeld pr. Commerzlast von oder nach

a) Häfen in Europa oder Mittelländ. Meer incl. Gibraltar 54 skill.

b) Häfen ausser in a erwähnt.......................... 35 -

Leuchtfeuer-Abgaben pr. Commerzlast von allen Schiffen, welche zwischen Norwegen und auswärtigen Häfen fahren 16 skill.

Schiffe, welche in verschiedenen Häfen Norwegens laden oder löschen, zahlen das Tonnengeld verhältnissmässig.

Lootsgeld:

Tiefgang	vom 1. April bis 1. Octbr.						vom 1. Octbr. bis 1. April.					
	Einkom.		Ausgeh.		pr. Meile		Einkom.		Ausgeh.		pr. Meile	
	Sp.ß	sk.	Sp.ß	sk.	Sp.ß	sk.	Sp.ß	sk.	Sp.ß	sk.	Sp.ß	sk.
6 Fuss u. darunter	1	72	1	8	0	36	2	0	1	40	0	45
6 - und unter 7	2	0	1	40	0	40	2	60	1	80	0	50
7 - - - 8	2	48	1	72	0	44	3	0	2	0	0	55
8 - - - 9	2	96	1	104	0	48	3	60	2	40	0	60
9 - - - 10	3	24	2	16	0	52	4	0	2	80	0	65
10 - - - 11	3	72	2	48	0	56	4	60	3	0	0	70
11 - - - 12	4	0	2	80	0	60	5	0	3	40	0	75
12 - - - 13	4	48	2	112	0	64	5	60	3	80	0	80
13 - - - 14	4	96	3	24	0	68	6	0	4	0	0	85
14 - - - 15	5	24	3	56	0	72	6	60	4	40	0	90
15 - - - 16	5	72	3	88	0	76	7	0	4	80	0	95
16 - - - 17	6	16	4	10	0	80	7	80	5	20	0	100
17 - - - 18	6	96	4	64	jedFuss mehr		8	60	5	80	jedFuss mehr	
18 - - - 19	7	72	5	8			9	60	6	40		
jeden Fuss über 19	0	96	0	64	0	96	1	0	0	80	1	0

Cockenzie (Schottl. Leith.)

Privat-Eigenthum des Herrn H. F. Cadell, welcher bedeutende Kohlenverschiffungen hat.

Lootsgeld für Kohlenkäufer frei, sonst ca. 1 *s* pr. Fuss.

Ballast, für Löschen desselben 4 *d* pr. Ton.

Ein Bremer Schiff von 40 Last Grösse in Ballast ein und mit Kohlen aus zahlte:

Feuergeld	£1. 5 *s* 1 *d*
Trinkgeld dem Lootsen	- 0. 1 - 4 -
Ballast werfen	- 0.15 - 0 -
	£2. 1 *s* 5 *d*

Constantinopel.

Der ausgezeichnet schöne Hafen besteht aus einem langen Meerbusen, welcher sich an der nordöstlichen Seite der Stadt hin erstreckt, tiefes Wasser und Raum für 1000 Seeschiffe bietet. Der aus dem Bosphorus ins Meer von Marmora fallende Strom bricht sich an der Seraglie Spitze, ein Theil des Wassers drängt sich hier in den Hafen, umkreiset ihn, und sucht auf der entgegengesetzten Seite wieder einen Ausweg, so dass die Mitte des Hafenbassins ganz ruhig bleibt. Trotz dieser Unannehmlichkeit, die insbesondere beim Aussegeln dem Schiffe gefährlich werden kann, ist die Strömung dem Hafen zur Reinigung und Tiefhaltung doch von grösstem Nutzen, welcher sonst durch das fortwährende Hineinwerfen von Ballast und Unrath schon längst verschlammt sein würde. Auf der östlichen Seite des Hafens, woselbst die Vorstädte liegen, und in Galata und Pera halten sich gewöhnlich die anwesenden Fremden auf und ist hier demnach auch der eigentliche Geschäftsort.

Der Bosphorus oder Canal von Constantinopel läuft NO. zu N. und ist ungefähr 15 engl. Meilen lang, auf einigen Stellen nur ½ Meile breit und enthält bei einer bedeutenden Tiefe eine so starke Strömung, dass ein frischer Wind nöthig ist, um denselben zu überwinden. Der Hellespont oder die Dardanellen, welche vom Archipel nach dem Meer von Marmara führen, hat eine Länge von ca. 13 engl. Meilen und läuft fast NO. Auch hier ist bei tiefem Wasser eine starke Strömung vorherrschend. Dampfschlepper sind immer bereit Schiffe durch den Bosphorus zu schleppen.

Die Hafen-Unkosten sind unbedeutend. Ein Bremer Schiff von 300 Lasten Grösse hatte im Ganzen zu entrichten:

Consulat- und Hafenmeister-Gebühren, hinauf.......	Piaster	428
- - - hinunter......	-	366
Aerztliche Bemühungen..............................	-	100
Gratificationen..	-	80
Lootsgeld durch den Bosphorus..................	-	235
Transport..	Piaster	1209

	Transport Piaster	1209
Bosphorus- und Dardanellen-Unkosten.............	-	57
Porto und kleine Kosten.........................	-	64
	Piaster	1330

Commission für Vorschüsse 2½ %. (1 Piaster = ca. 4 ℛ Gold.)

Copenhagen.

Die Hauptstadt des Königreichs Dänemark liegt an der Ostküste der Insel Seeland, an einem Arm der Ostsee, der Sund genannt, welcher, obgleich 4 bis 6 Faden Wasser haltend, doch durch seine beschränkte Breite nicht ungefährlich ist. Um Copenhagen anzusegeln lässt man die Baake der Stubenbank links und die Boy des Mittelgründe, so wie diejenigen der Dreikronenbatterie zur Rechten WSW. nach dem Compass. Von den drei Kronen zur Rhede ist der Cours SSW. — Es besteht hier kein Lootsenzwang, wünscht man jedoch einen am Bord zu haben, so bedarf es nur des Beidrehens bei dem Fort, und es wird ein Lootse am Bord kommen.

Schiffe, welche aus der Nordsee kommen, müssen bei Elsineur Sundzoll von ihrer Ladung bezahlen. Ein in Elsineur wohnender Correspondent (und es ist Schiffsrhedern zu rathen vor Ankunft des Schiffes einem solchen die nöthige Verzollung zu übertragen, weil dann das Schiff sofort weiter segeln kann, während der Correspondent seine Rechnung dem Schiffe gewöhnlich nachsendet, und sich mit dem Empfänger der Waare berechnet) beschafft, gegen eine billige Vergütung, die Erlegung des Zolls, wenn er im Besitze der Werthangabe der Ladung ist. Gewöhnlich ist im Connoissement bestimmt, dass der Empfänger diesen Zoll zu ersetzen hat, weshalb dem Schiffe hievon nichts zur Last fällt.

Der beste Ankerplatz in Elsineur ist in der Nähe des Wachtschiffes. Es ist nicht nöthig an Bord desselben zu gehen, doch muss der Capitain sich baldmöglichst ans Land verfügen und seine Schiffspapiere mitnehmen, welche nachdem er von der Quarantaine-Wache entlassen, auf dem Zollhause abgeliefert werden.

Sollte der Wind nicht gestatten die Kronenspitze zu umsegeln,

so bietet sich zwischen dem Fort und Kay Kullen (an der schwedischen Küste) ein guter Ankerplaz, von wo aus der Capitain sich ans Land begeben kann, doch kann das Schiff auch durch Dampfer um Kronborg herum geschleppt werden.

Die stehenden Abgaben sind wie folgt:

	mit Ballast	mit Ladung
Leuchtthurmgeld	Rb 2.60 sk.	Rb 4.60 sk.
Pass	- 2. 0 -	- 2. 0 -
Uebersetzer ca.	- 0.30 -	- 0.75 -
Wachtschiff	- 0.15 -	- 0.15 -
Schreiber (Läufer)	- 0.30 -	- 0.30 -

Quarantaine-Unkosten, (wenn vorkommend).

Für jede Person von jenseit Cap Finisterrae	Rb	2
- - - zwischen Cap Finisterrae und Landskrone	-	1

Schiffe, welche wirklich mit Quarantaine belegt werden, zahlen statt obiger Abgabe, für den ersten ärztlichen Besuch..... Rb 5

für den Aufseher so lange derselbe am Bord, pr. Tag	-	1
für Quarantainepass	-	2

Ein Schiff von 67 Lasten Grösse zahlte mit Ladung ein und Ballast aus:

Tonnengeld für 44½ dän. Last, eink. à 48 sk.	Rb 22.24 sk.
Leuchtfeuergeld	- 7.24 -
Makler-Gebühren, einkommend	- 7.60 -
Brückengeld, Armengeld und Uebersetzer	- 8.48 -
Hafenmeister, Quaigelder	- 7.88 -
Lootsgeld einkommend und ausgehend	- 22. 4 -
Seeprotest 48 sk. Gesundheitspass 48 sk.	- 1. 0 -
Tonnengeld, ausgehend (in Ballast) à 8 sk.	- 3.68 -
Messung des Schiffes	- 5.36 -
Consulatsgebühren 6.60. Kleine Kosten 4.60	- 11.24 -
	Rb 96.88 sk.

Gewöhnlich werden zu Elsineur Lootsen genommen um das Schiff nach Dragoe, Copenhagen oder Cap Kullen und umgekehrt zu bringen laut nachstehendem Tarif:

Tiefgang Von und nach	vom 1. April bis 30. Sept.						vom 1. Oct. bis 30. März					
	Dragoe		Copenhagen		Kull		Dragoe		Copenhagen		Kull	
	Rb.ß	sk.	Rb.ß	sk.	Rb.ß	sk.	Rb.ß	sk.	Rb.ß	sk.	Rb.ß	sk.
zwischen 9—10 F.	14	50	11	2	7	53	18	56	13	88	9	92
- 10—11 -	15	84	11	94	8	44	20	37	15	19	11	16
- 11—12 -	17	22	12	91	9	35	22	19	16	47	12	36
- 12—13 -	18	56	13	87	10	25	24	0	17	70	13	55
- 13—14 -	19	90	14	83	11	16	25	77	19	4	14	75
- 14—15 -	21	28	15	78	12	7	27	59	20	29	15	95
- 15—16 -	22	62	16	75	12	93	29	40	21	57	17	17
- 16—17 -	24	65	18	56	13	84	32	12	24	0	18	37
- 17—18 -	26	68	20	37	15	44	34	80	26	39	20	48
- 18—19 -	28	71	22	19	17	3	37	52	28	79	22	57
- 19—20 -	30	74	24	0	18	59	40	24	31	21	24	68
20—21 -	32	77	25	77	20	19	42	92	33	60	26	79
21—22 -	34	80	27	59	21	74	45	64	36	4	28	88
- 22—23 -	36	83	29	40	23	34	48	36	38	43	31	3

Corfu (siehe **Jonische Inseln**).

Cork (Jrland).

Die grössten Schiffe können bis Passage, Schiffe bis 11 Fuss Tiefgang bei hohem Wasser bis Blackrock oder Cork kommen.

Dampfschlepplohn.

	Von Cove nach Cork	Von Cove nach Passage	Von Passage nach Cork	Von Blackrock nach Cork
unter 100 Tons	£ 3. 3 s 0 d	£ 1.15 s 0 d	£ 2. 2 s 0 d	£ 1.15 s 0 d
100 u. unt. 150	- 3.13 - 6 -	- 2. 2 - 0 -	- 2.12 - 6 -	- 2. 0 - 0 -
150 - - 250	- 4. 4 - 0 -	- 2.12 - 6 -	- 3. 3 - 0 -	- 2. 6 - 0 -
250 - - 350	- 5. 5 - 0 -	- 3.13 - 6 -	- 4. 4 - 0 -	- 3. 3 - 0 -
350 - - 400	- 6. 6 - 0 -	- 4.14 - 6 -	- 5. 5 - 0 -	- 4. 4 - 6 -
400 - - 450	- 6.16 - 6 -	- 5. 5 - 0 -	- 5.15 - 6 -	- 4.14 - 6 -
450 - - 500	- 7. 7 - 0 -	- 5.15 - 6 -	- 6. 6 - 0 -	- 5. 5 - 0 -
500 u. darüber	- 7.17 - 6 -	- 6. 6 - 6 -	- 6.16 - 6 -	- 5.15 - 6 -

Alle Schiffe entweder von See oder dem Leuchtthurm, nach Cork nach Uebereinkommen. Schiffe in Ballast und mit zweien zugleich im Schlepptau, zu ermässigten Preisen.

Lootsgeld. Zwischen Cork Head und Poor Head in einer geraden Linie nach Osten oder Westen und vice versa.

Vom 1. April bis 1. October:

für Brittische einregistrirte Schiffe

	nach Cove	nach Passage	nach Cork
unter 80 Tons.......	£ 0. 6 s	£ 0. 8 s	£ 0. 12 s
von 80—120 -	- 0. 8 -	- 0.10 -	- 0.16 -
- 120—160 -	- 0.10 -	- 0.15 -	- 1. 0 -
- 160—220 -	- 0.12 -	- 0.17 -	- 1. 2 -
- 220—300 -	- 1. 0 -	- 1.10 -	
- 300—400 -	- 1.10 -	- 2. 0 -	
- 400 und darüber......	- 1.15 -	- 2. 5 -	

Vom 1. Octbr. bis 1. April und für fremde Schiffe 1/4 Aufschlag:

für Schiffe, welche Lootsen in dem Hafen nehmen:

	Cove nach Passage	Passage nach Cork
Schiffe bis unter 80 Tons	3 s 4 d	7 s 6 d
- von 80 bis 120 -	4 - 2 -	8 - 4 -
- - 120 -	5 - 0 -	10 - 0 -
- - 160 -	6 - 8 -	12 - 6 -
- - 220 -	12 - 0 -	
- - 300 -	14 - 0 -	
- - 400 -	15 - 0 -	

Vom 1. Octbr. bis 1. April eink. und für fremde Schiffe 1/4 Aufschlag.

Ballast, anderer als Kalkstein 1 s pr. Ton; Kalkstein 1 s 6 d.

Für Entlöschung von Ballast durch Leichter 8 d pr. Ton, ohne Leichter 4 d pr. Ton.

Tonnengeld. Jedes beim Zollhause clarirte Schiff, ausser Küstenfahrzeuge und Kohlenschiffe, zahlt 3 d pr. Ton. Kohlenschiffe 2 d pr. Ton. Schiffe von Irland 1 d pr. Ton.

Cowes.

Der schönste, grösste und sicherste Hafen Englands im Canal, deshalb auch häufig von Schiffen angelaufen, welche hier Ordres zum Weitersegeln erwarten. London wird zu Lande binnen 4 Stunden erreicht. — Ausgeseichnete Schiffswerfte nebst 4 Patenthelgen so wie zwei schöne Trockendocks empfehlen den Ort auch zu benöthigten Reparaturen.

Hafen-Unkosten: Auswärtige Schiffe unter 50 Tons 1 *s* 4 *d*
von 50 bis - 100 - 2 - 6 -
- 100 und darüber - 5 - 0 -

Ankergeld auf der Rhede: Brittische Schiffe 1 *s*, fremde 4 *s* 6 *d* pr. Schiff.

Lootsgeld: von 5 Meilen von Bembridge Ledge; 3 Meilen von Dunnote (od. St. Catharine); 3 Meilen von Needle point bis nach Cowes Rhede:

für Schiffe von jedem Tiefgang, nicht über 17 Fuss 5 *s* pr. Fuss
- - - 17—20 Fuss.................... 6 - -
- - - über 20 Fuss.................... 7 - -

und die gleiche Norm ausgehend.

Von den Boyen von Bembridge oder 3 Meilen innerhalb Needle point ist der Tarif 1 *s* pr. Fuss niedriger.

Ein Lootse, welcher die Führung des Schiffes ausserhalb obiger Punkte übernimmt, darf dafür ausserdem beanspruchen:

wenn 3 leagues von der Insel Wight............... £ 3.3 *s*
- 6 - - - - - .... - 4.4 -
- 10 - - - - - .... - 6.6 -

und im Verhältniss von jeder zwischenliegenden Entfernung.

Schiffe, welche in Cowes Hafen kommen 1 *s* 6 *d* pr. Fuss, ausgehend ebenso.

Wenn der Capitain einen Lootsen am Bord zu behalten wünscht, erhält derselbe 7 *s* 6 *d* pr. Tag Liegegeld.

Leuchtfeuer-Abgaben. Schiffe, welche in Cowes für Ordres einlaufen und nach Havre oder irgend einem westwärts gelegenen Hafen weiter segeln, sind von Ramsgate- und Dover-Hafenabgaben befreit.

Ramsgate-Hafenabgaben:

von allen Schiffen unter 300 Tons............ $1^1/_2$ *d* pr. Ton.
- - - über 300 - .... $^1/_2$ - -

Dover-Hafen-Abgaben:

nur von Schiffen unter 300 Tons............ $1^1/_2$ *d* pr. Ton.

Trinity-Leuchtfeuer:

von See nach Havre.......................... $3^1/_4$ *d* pr. Ton
- - - Antwerpen....................... $4^3/_4$ - - -
- - - Amsterdam und Rotterdam........ 5 - - -
- - - Hamburg oder Bremen............ $9^5/_8$ - - -
- - - Elsineur und Ostsee.............. $9^5/_8$ - - -

Schiffe, welche in Ballast oder Schutz suchend einlaufen, sind von Leuchtfeuer- und Hafen-Abgaben befreiet.

Cronstadt.

Auf einer kleinen Insel ungefähr 20 engl. Meilen westlich von Petersburg gelegen, mag Cronstadt als der Seehafen der Czaarenstadt anzusehen sein, um so mehr da ohnehin alle über 8 Fuss tief gehenden Schiffe hier entladen werden müssen, während die Güter in Leichter nach Petersburg befördert werden. Der Hafen von Cronstadt umfasst bequem 600 Schiffe, ist jedoch westlichen Stürmen sehr ausgesetzt.

Die Gesetze sind sowohl hier wie in Petersburg sehr strenge und thut jeder Capitain wohl sich mit denselben sofort genau bekannt zu machen. Einige derselben lassen wir hier folgen:

Bei Ankunft muss jedes Schiff bei dem Wachtschiffe anhalten, oder wenn es durch Sturm vorbeigetrieben wird, muss es dem Hafen gegenüber zu Anker gebracht werden und darf nicht hinein, bevor es untersucht worden. Für Vorbeisegeln beim Wachtschiffe wird für jeden Kanonenschuss, den dasselbe gethan, 5 S.Rub. Strafe bezahlt.

Bei dem Wachtschiffe muss der Sundpass und der Gesundheitspass von Elsineur vorgezeigt und wenn beladen, Copie der Connoissemente beigefügt werden. Nachdem die Ersteren unterzeichnet

und Letztere versiegelt worden, empfängt der Capitain dieselben zurück. Für Nichtauslieferung dieser Documente 100 SR. Strafe.

Jedes Schiff muss einen Lootsen vom Wachtschiffe nehmen.

Jedes Schiff muss eine Boye auf dem Anker stecken und wenn es gegen ein anderes Schiff treibt, demselben allen Schaden ersetzen.

Niemand darf an oder vom Bord des Schiffes, bevor der Hafenmeister nicht die Luken und sonstige Zugänge zur Ladung versiegelt hat.

Sobald er in den Hafen kommt muss er dem Wachtschiffe an dem Quai den Sundpass und Gesundheitsschein überliefern, die versiegelten Connoissemente dagegen dem Hafenmeister. Kein Schiff darf ohne Hülfe des Lootsen im Hafen seinen Platz verändern.

Alle Briefe müssen bei Ankunft abgeliefert werden. Bei Abgang müssen alle Briefe den Poststempel tragen (selbst offene Empfehlungsschreiben etc.) bei Strafe von 25 Rubel für jeden Brief.

Innerhalb 24 Stunden muss jeder Capitain im Zollhause erscheinen und innerhalb weiterer 24 Stunden eine Declaration übergeben, über

die Ladung: laut Connoissement,
wenn in Ballast: die Menge desselben, und worin er besteht,
Güter, welche dem Capitain oder den Leuten gehören, worüber kein Connoissement,
Namen der Passagiere und Bezeichnung deren Gepäcks,
Schiffsvorräthe, Proviant, Kleidung des Capitains und der Leute und sonstige Kleinigkeiten.

Der Sundpass, Gesundheitsschein und Register muss ebenfalls der Declaration beigefügt werden.

Jeder Capitain muss diese Declaration aufs Sorgfältigste ausführen. Eine spätere Abänderung wird nicht gestattet.

Sehr zu empfehlen ist es bei Ankunft sofort Protest notiren zu lassen.

Schiffe, welche von jenseits des Sundes kommen, dürfen zum Gebrauch ihrer Besatzung für jeden Mann 2 Anker Branntwein, 1 Anker Wein, 3 Anker Bier, 10 ℔ Caffee, 1 ℔ Thee und 1 ℔

Zucker zollfrei am Bord haben. Schiffe von diesseits des Sundes die Hälfte des obigen Quantums.

Der Capitain sollte, nachdem er seine Geschäfte am Lande beendigt, nicht wieder vom Bord gehen bis das Schiff durchsucht ist; oder wenn solches nicht zu vermeiden, muss er seine Schlüssel einem seiner Leute übergeben. — Er darf nicht nach St. Petersburg gehen, bevor er seine Declaration eingereicht und bis das Schiff durchsucht ist.

Schwere Strafe erfolgt für Entlöschung von Gütern auf gesetzwidrigem Wege, so wie für Verbergen von Gütern. Für Oeffnen irgend eines Collis am Bord 100 SR. Strafe.

Wenn Güter sich am Bord befinden ohne Connoissement, gleichviel ob in der Declaration aufgeführt, 200 SR. für jedes Colli.

Wenn das Schiff entladen, muss der Capitain dieses dem Hafenmeister und Schiffsmesser anzeigen.

Für den Versuch Zollofficianten zu bestechen 500 SR. etc. etc.

Ueber Unkosten etc. siehe St. Petersburg.

Cuba (siehe Havana).

Cuxhaven.

Hamburger Hafen an der Mündung der Elbe, welcher selten anders als im Fall der Noth benutzt wird, da von widrigem Winde zurückgehaltene Schiffe auf der Rhede geräumigen, festen Ankergrund finden. Zur Verbesserung des Hafens liegen augenblicklich grossartige Pläne vor.

Directe Unkosten sind höchst unbedeutend. Siehe Hamburg.

Danzig.

Liegt ungefähr 4 Meilen von der Mündung der Weichsel und wird die Stadt von dem Flüsschen Motlau durchschnitten, welcher Schiffe von 7 bis 8 Fuss Tiefgang aufnehmen kann. Die Rhede von Danzig ist auf der Westseite durch eine lange schmale Landzunge gedeckt, auf deren fast äussersten Spitze der 123 Fuss hohe

Leuchtthurm steht. Das auf demselben befindliche Drehfeuer verdunkelt sich jede halbe Minute.

Alle Schiffe, welche die Weichsel einsegeln, müssen ungefähr eine Meile vor dem Hafen beidrehen, um einen Lootsen einzunehmen. Die gewöhnliche Tiefe des Wassers an der Mündung und im Hafen ist zwischen 12—14 Fuss.

Lootsgeld-Tarif:

Schiffe bis zu 6 Fuss Tiefgang	Crtℛ	1.15 Sgr.
- - - 7 - -	-	2.15 -
- - - 8 - -	-	3. 0 -
- - - 9 - -	-	3.15 -
- - -10 - -	-	4. 0 -

Polizeiliche Pass-Abgabe:

Schiffe von 25 Last und darunter	Crtℛ	1.10 Sgr.	0 Pf.
- - 50 - - -	-	1.17 -	6 -
- 100 - - -	-	1.25 -	0 -
bis 200 - - -	-	2. 7 -	6 -
- 400 - - darüber	-	3. 5 -	0 -

1 Last ist = 2 Tons zu rechnen.

Unkosten auf ein Schiff von 300 Tons Grösse, gemessen zu 150 Last. Preussisch.

Sämmtliche Hafen-Unkosten einkommend und ausgehend sind:

Lootsgeld (ca. 28 Sgr. pr. Last)	Crtℛ	141.16 Sgr.	4 Pf.
Maklergebühren 16.10 6. Ballast 10.24.	-	27. 4 -	6 -
Lootse nach dem Ballastwerft	-	4. 0 -	0 -
Polizei-, Pass und kleine Speesen	-	2.17 -	2 -
Ein- und Ausclariren des Schiffes	-	16.22 -	0 -
	Pr. Crtℛ	192. 0 Sgr.	0 Pf.

Dartmouth.

Schiffer, welche in See einen Lootsen nehmen, nämlich: zwei deutsche Meilen oder weiter von der Mündung des Hafens, haben nach Uebereinkommen zu zahlen oder es dem Urtheile von Schiedsrichtern zu überlassen. Das gesetzmässige Lootsgeld ist für fremde Schiffe ausserhalb Newstone O. und Blackstone W.

bis 10 Fuss Tiefgang und darunter	2 s 6 d pr. Fuss		
von 10—12 Fuss Tiefgang	3 - 0 - - -		
- 12—14 - -	3 - 6 - - -		
- 14—16 - -	4 - 0 - - -		
- 16 Fuss und darüber	5 - 0 - - -		

Schiffe, welche innerhalb dieser Linie Lootsen bekommen, zahlen ¼ weniger.

Lootsgeld ausgehend ist ⅓ weniger wie einkommend. Schiffe, welche nicht in England registrirt sind, zahlen ¼ mehr.

Sollten Lootsen in See mehr als zwei Meilen von der Hafenmündung angenommen werden, so findet ein Uebereinkommen mit denselben Statt. Der Lootse muss ein Schleppboot mit wenigstens 4 Mann Besatzung stellen, eine weitere Hülfe hat der Capitain nach Uebereinkunft zu bezahlen.

Hafen-Unkosten: Schiffe, welche auf dem Grunde liegen, 1 s; Schiffe, welche ankern, 6 d, und solche, welche Ballast einnehmen, 2½ d pr. Ton. Für Reinigen des Schiffsbodens 2 s 6 d, Für Anlegen an der Kaje 1 s pr. Schiff. Für Passiren des Forts 6 d.

Ballast: Kleine Steine 1 s pr. Ton; für jedes Boot mit 9 Tons = 12 s.

Deal (England).

Schiffe löschen hier am Strande.

Lootsgeld: Für an Bord setzen des Lootsen und Schiffe nach dem Ankerplatz zu lootsen

	von der Höhe von Dungeness nach der Höhe von Folkstone	von Folkstone nach Southforeland	von Southforeland nach den Downs
Schiffe v. 60 bis unt. 150 Tons	£ 2. 0 s 0 d	£ 1.10 s 0 d	£ 1. 5 s 0 d
- - 150 - 250 -	- 3. 0 - 0 -	- 2. 0 - 0 -	- 1. 5 - 0 -
- - 250 - - 400 -	- 3.10 - 0 -	- 2.10 - 0 -	- 1.10 - 0 -
- - 400 - - 600 -	- 4. 0 - 0 -	- 3. 0 - 0 -	- 2. 0 - 0 -
- - 600 und darüber	- 5. 5 - 0 -	- 4. 4 - 0 -	- 3. 3 - 0 -

Von den Dünen nach	Nore, Sheerness Gravesend	Longreach	Blackwall, London
Schiffe unt. 7 F. tief	£ 4.19s 0 d	£ 5.10s 2½d	£ 6. 5s 7¾d
von 7—10 - -	- 7. 9- 7½ -	- 8. 0- 1¼ -	- 8.10- 6½ -
10½ - -	- 7.17- 1½ -	- 8. 9-10¼ -	- 9. 2- 6¼ -
11 - -	- 8. 4- 7 -	- 8.19- 6½ -	- 9.14- 6½ -
11½ - -	- 8.12- 1 -	- 9. 7- 1 -	-10. 2- 0½ -
12 - -	- 8.19- 6½ -	- 9.14- 0½ -	-10. 9- 6 -
12½ - -	- 9. 7- 0¼ -	-10. 3- 2¼ -	-10.12- 5½ -
13 - -	- 9.14- 6 -	-10.11-10¾ -	-11. 9- 5 -
13½ - -	-10. 2- 0 -	-10.19- 5 -	-11.16-11½
14 - -	-10. 9- 6 -	-11. 6-11½ -	-12. 4- 4¾ -
14½ - -	-10.16-11¾ -	-11.16- 1¼ -	-12.15- 4¾ -
15 - -	-11. 4- 5¼ -	-12. 5- 4½ -	-13. 6- 4 -
15½ - -	-11.11-11 -	-12.13- 1 -	-13.13- 9¼ -
16 - -	-11.19- 5 -	-13. 0- 9¼ -	-14. 1- 6½ -
16½ - -	-12. 6-10½ -	-13.13- 2¾ -	-14.19- 3½ -
17 - -	-12.14- 4½ -	-14. 5- 9 -	-15.17- 1¾ -
17½ - -	-13.19- 9 -	-15.11- 2¼ -	-17. 7- 4 -
18 - -	-15. 5- 2¼ -	-16.16- 7½ -	-18.17- 6¾ -
18½ - -	-16.13- 1 -	-18. 9- 9½ -	-20.11- 2½ -
19 - -	-18. 1- 0 -	-20. 2-11½ -	-22. 4-10½ -
19½ - -	-19.10- 0 -	-21.11-11 -	-23.13- 9¾ -
20 - -	-20.19- 0 -	-23. 0-10 -	-25. 2- 8½ -
20½ - -	-21.19-10¼ -	-24. 1- 9 -	-26. 3- 8 -
21 - -	-23. 0- 9 -	-25. 2- 8½ -	-27. 4- 7¼ -
21½ - -	-24. 1- 8½ -	-26. 3- 8¼ -	—.— — -
22 - -	-25. 2- 8½ -	-27. 4- 7¼ -	—.— — -
22½ - -	-26. 3- 7¾ -	-28. 5- 6½ -	—.— — -
23 - -	-27. 4- 7 -	-29. 6- 5¾ -	—.— — -

Man vergleiche dagegen die Tabelle unter London.

Ballast 1 s pr. Ton.

Dortrecht (Holland).

Auf einer Insel an der Südseite der Waal (einem Arm der Maas) zehn Meilen von Rotterdam gelegen, bietet Dortrecht den Schiffen einen guten Hafen mit verschiedenen Kajen, welche bis in die Mitte der Stadt reichen.

Ein Schiff von 102 Last Grösse mit Eisen einkommend und in Ballast aus zahlte für:

Seelootsgeld zu Helvoetsluis	fl 79.83 c
Revierlootsgeld -	- 26.65 -
Verholen im Hafen 1.75. Protest 1.80	- 3.55 -
Brückengeld 0.55. Rettungsboot 1.66	- 2.21 -
Hafenunkosten, einkommend	- 31. 0 -
Messung des Schiffes und Certificat	- 6.28 -
45 Last Ballast à 108 c	- 48.60 -
*) Tonnengeld, einkommend 160 Tons à 45 c	- 72. 0 -
- ausgehend - - - -	- 72. 0 -
Syndicat-Taxe 13 %	- 18.72 -
Zollhauskosten 13.95. Leucht- u. Baakengeld 38.39	- 52.34 -
Makler-Courtage von fl 1794 à 2 %	- 35.88 -
Clarirung 6.30. Accise für Proviant 60 c	- 6.90 -
	fl 455.96 c

*) Wird im Laufe des Jahres nur einmal bezahlt.

Douglas (Insel Man).

Lootsgeld: Brittische Schiffe unter 40 Tons		5 s 0 d
von 40— 60	-	7 - 0 -
- 60—100	-	10 - 6 -
- 100 und grösser		16 - 0 -

Fremde Schiffe zahlen das Doppelte dieses Tarifes.

Hafen-Unkosten: Keine.

Ankergeld: Fremde Schiffe zahlen in allen Bayen der Insel 7 s 6 d.

Leucht- und Baakengelder werden nicht erhoben.

Ballast: 6 d pr. Ton.

Dover.

Hafen-Unkosten für fremde Schiffe, welche ihre Ladung ganz oder theilweise löschen.

Dover-Hafenkosten 3 *d* pr. Ton.

Ramsgate-Hafenkosten, wenn die Schiffe diesen Hafen passirt haben:

von 20 bis 300 Tons 4 *d* pr. Ton, über 300 Tons 1 *d* pr. Ton.

Leuchtfeuer-Abgaben werden von allen auf der Reise passirten Leuchtfeuern erhoben.

Zum Fond für alte Seeleute .... 1 *s* pr. Schiff
Dem Wasserschout .... 1 - -
Hafenmeister .... 3 - -

Schiffe, welche Schutz suchend einlaufen, zahlen etwa die Hälfte obiger Abgaben und sind von Leuchtfeuer-Abgaben frei.

Lootsgeld einkommend oder ausgehend 5 *s* pr. Fuss Tiefgang, doch ist Niemand genöthigt einen Lootsen zu nehmen. Ein Boot zum Lienenverfahren wird gratis geliefert.

Patent-Helgen. Für Benutzung desselben zahlen Schiffe mit Ballast oder Ladung:

von 60—200 Tons	am ersten Tage £ 3.3 *s*	und £ 0.15 *s*	jeden folgenden Tag.
- 200—350 -	- - - 4.5-	- - 1. 1-	
- 350 und darüber -	- - - 6.6-	- - 1.11-	

Für Aufholen durch die Dampfmaschine 3 *d* pr. Ton.

Damfschlepplohn aus dem Hafen bis auf freies Fahrwasser:

von 100—200 Tons .... £ 1.0 *s*
- 200—300 - .... - 1. 5 -
- 300—400 - .... - 1.10 -

Wenn der Schlepper für ein einzelnes Schiff heizen muss, 20 *s* über obige Taxe.

Am Süd-Pier werden bei Tage Fluthsignale gezeigt, und zwar:

7—10 Fuss: rothe Flagge und schwarze Kugel darunter.
10—13 - rothe Flagge.
13 Fuss und darüber: rothe Flagge und schwarze Kugel darüber.
unter 7 Fuss werden die Signale eingezogen.

Drammen (Norwegen).

Etwa 20 engl. Meilen südwestlich von Christiania gelegen, ist der Hafen nur kleineren Schiffen zugänglich und zwar in Folge einer Sandbank, welche die Mündung des Drammen schliesst.

Ein Schiff von 68 Last Grösse mit Ladung ein und aus zahlte:

Einkommend Lootsgeld, 9½ Fuss tief (im Febr.).	Sp$	4.60 sk.
Tonnengeld (à 54 sk. pr. Com. Last). Feuergeld 16 sk. pr. Last)	-	21.96 -
Gesundheitspass und Musterrolle	-	3.48 -
Ein- und Ausclariren 4. 0. Schiffsmessung 3.30	-	7.30 -
Lootsgeld, ausgehend (März)	-	3. 0 -
		Sp$ 39.114 sk.

Im Uebrigen sehe man Christiania.

Dundee (Schottland).

Lootsgeld.

Von der Tay-Boye bis zum Hafen von Dundee	3 s	6 d	pr. Fuss
Zwischen der - und Elbowend do.	2 -	6 -	- -
- - Elbowend u. Broughty Castle bis do.	1 -	3 -	- -
Von oberhalb do. -	1 -	0 -	- -
Liegegeld für einen Lootsen	5 -	0 -	- Tag

Neben obigem Tarif erhält der Oberlootse pr. Schiff

von 100—150 Tons	1 s	6 d
- 150—200 -	1 -	9 -
- 200—250 -	2 -	0 -

und für jede 50 Tons mehr 3 d Aufschlag.

Tonnengeld:

für alle Schiffe, welche Cap Horn umschiffen	1 s	6 d	pr. Reg. Ton
- - - zwisch. d. Aequator u. Cap Horn	1 -	3 -	- -
- - - - - - - Wendekreis des Krebses	1 -	0 -	- -
für von oder nach Nord America bis incl. Gibraltar	1 -	0 -	- -
- - - - Europ. Häfen, Westküste von Africa bis Wendekreis des Krebses	0 -	7 -	-

für Schiffe von oder nach Europ. Häfen zwischen
Gibraltar und Drontheim incl. Ostsee.. 5 *d* pr. Reg. Ton

Hafen-Unkosten sind von jedem Schiffe unter der Benennung „Plankengeld“, gleichviel ob solche benutzt sind oder nicht, zu entrichten; pr. Schiff:

von 100 bis unter	150 Tons	2 *s*	6 *d*	von 300 bis unter	350 Tons	4 s	6 *d*
- 150 -	- 200 -	3 -	0 -	- 350 -	- 400 -	5 -	6 -
- 200 -	- 250 -	3 -	6 -	- 400 Tons	....	6 -	6 -
- 250 -	- 300 -	4 -	0 -				

Schiffe, welche Güter östlich von Roodyards und westlich von Magdalenenyard laden oder löschen, sollen von obigem Plankengeld befreit sein.

Leuchtfeuer-Abgabe muss von jedem Schiffe, welches den Tay einsegelt, mit 1 *s* von jeden 10 Tons Register bezahlt werden. Unpriviligirte Schiffe müssen die doppelte Abgabe entrichten.

Dem Eigenthümer der Privat-Kaje zu Newport (der Stadt gegenüber) sind für Benutzung desselben $^{1}/_{3}$ *d* Sterl. pr. Ton, und
dem Eigenthümer der Privat-Kaje von Kingordie (an der Nordseite des Tay) für Ankergeld pr. Schiff 1 *s* pr. Ton.

Dünkirchen (Frankreich).

Der Hafen von Dünkirchen, an der nördlichsten Spitze Frankreichs gelegen, ist geräumig und bequem, obgleich eine quer vor demselben liegende Sandbank, welche oft trocken läuft, nur kleineren Schiffen den Zugang gestattet.

Ein Schiff von 54 Lasten Grösse mit Ladung ein und in Ballast aus hatte folgende Unkosten:

Extra Lootsgeld innerhalb der Bank, von der rothen Tonne nach der Rhede 14 *c* pr. Ton (ausserhalb der Bank 23 *c* pr. Ton)	Frcs. 11.34 *c*
Einkommendes Lootsgeld	- 28. 0 -
Hülfsboot Fr. 9. Hafenmeister Fr. 3	- 12. 0 -
Tonnengeld, Clarirung etc. Fr. 94.75 *c*. 25 Tons Ballast Fr. 15	- 109.75 -
Transport..	Frs. 161. 9 *c*

	Transport..	Frcs. 161. 9 c
Stempel, Rapport und Clarirung	-	4. 0 -
Messung des Schiffs Fr. 5. Gesundheitspass Fr. 5	-	10. 0 -
Ausgeh. Lootsgeld (Ladung Fr. 23, in Ballast Fr. 17)	-	17. 0 -
		Frcs. 192. 9 c

Kochhaus 1 Fr. pr. Tag.

Eincassirung von Frachtgelder 2 %.

Courtage auf ausgeh. Fracht 5 -

Exeter (England).

Lootsgeld für Schiffe von fremden Häfen pr. Fuss Tiefgang

	einkommmend:	ausgehend:
über 60 und unter 80 Tons Register	4 s 4 d	2 s 2 d
- 80 - - 100 - -	5 - 0 -	2 - 6 -
- 100 - - 150 - -	6 - 4 -	3 - 2 -
- 150 - - 200 - -	7 - 0 -	3 - 6 -
- 200 - - 250 - -	8 - 4 -	4 - 2 -
- 250 - - 300 -	9 - 0 -	4 - 6 -
- 300 - - 400 - -	10 - 4 -	5 - 2 -

Dieses Lootsgeld ist einkommend über die Barre von Exmouth nach den Ankerplätzen in der Bucht von Exmouth, und wieder bis über die Barre ausgehend.

Von der Bucht zu Exmouth nach dem Lande 4 s 8 d, zurück 2 s 4 d extra.

Fremde Schiffe über 100 Tons nach den Topsham Quais hinauf $2\frac{1}{2}$ d pr. Ton, zurück $1\frac{1}{2}$ d pr. Ton.

Fremde Schiffe über 100 Tons nach Turf $1\frac{3}{4}$ d pr. Ton, zurück $\frac{3}{4}$ d pr. Ton.

Die Lootsen haben ein Hülfsboot mit Bemannung zu liefern, um das Schiff über die Barre und beim Anlegen an den Grundankern zu unterstützen, wofür 2 s 6 d extra zu zahlen sind.

Hafenkosten: $\frac{1}{2}$ d pr. Ton, vorausgesetzt das Schiff gehe bis oberhalb Powderham.

Baakengeld: ½ *d* pr. Ton. Schiffe, welche bis oberhalb Nobb Perch hinaufgehen, zahlen der Stadt 1 *s* 6 *d*.

Von Turf nach Exeter führt ein Canal von ca. 6 Meilen Länge, wofür Schiffe von über 110 Tons Grösse 9 *d* pr. Ton, auf und nieder zu zahlen haben.

Schlepplohn im Canal auf und nieder von Schiffen über 60 Tons 2½ *d* pr. Ton.

Dampfschlepp-Tarif auf dem Flusse Exe.

	von der Barre nach		von Bight nach	
	Bight	Turf	Turf	Topsham
Schiffe nicht über 110 Tons	£2. 0 *s*	£2.17 *s*	£3. 8 *s*	£1.13 *s*
- - - 120 -	- 2. 3 -	- 3. 3 -	- 3.13 -	- 1.16 -
- - - 130 -	- 2. 6 -	- 3. 8 -	- 3.18 -	- 1.18 -
- - - 140 -	- 2. 9 -	- 3.13 -	- 4. 4 -	- 2. 0 -
- - - 150 -	- 2.12 -	- 3.18 -	- 4. 8 -	- 2. 2 -
- - - 160 -	- 2.16 -	- 4. 4 -	- 4.13 -	- 2. 5 -
- - - 170 -	- 3. 0 -	- 4.10 -	- 4.18 -	- 2. 8 -
- - - 180 -	- 3. 4 -	- 4.15 -	- 5. 3 -	- 2.11 -
- - - 190 -	- 3. 8 -	- 5. 0 -	- 5.10 -	- 2.15 -
- - - 200 -	- 3.15 -	- 5. 5 -	- 5.16 -	- 3. 0 -
- - - 225 -	- 4. 0 -	- 5.10 -	- 6. 6 -	- 3. 3 -
- - 250 -	- 4. 8 -	- 5.15 -	- 6.15 -	- 3. 7
- - - 275 -	- 4.15 -	- 6. 6 -	- 7. 0 -	- 3.10 -
- - - 300 -	- 5. 5 -	- 6.15 -	- 7. 7 -	- 3.15 -

und vice versa.

Elsfleth.

Oldenburger Hafen oberhalb Brake.

Hafen-Unkosten und Hafenlootsgeld ganz wie Brake.

Lootsgeld aus See siehe Bremerhaven,

von und nach Brake in den 6 Sommermonaten.... 24 gr pr. Fuss

- - - - - - 6 Wintermonaten..... 36 - - -

Schlepplohn pr. Dampfschiff „Magnet“:

	für Schiffe bis 100	200	300	400 Last
von Brake nach Elsfleth und vice versa Ld'or	15	20	25	30

Elsineur (siehe Copenhagen.)

Falmouth.

Der Hafen von Falmouth ist bei jedem Winde und bei jedem Wasserstande Schiffen zugänglich, ohne dass dieselben eines Schleppbootes bedürfen, und eben so leicht können Schiffe den Hafen jederzeit verlassen.

Lootsgeld: Von dem Dodman bis zum Lizard und umgekehrt, und nach und von allen Häfen dieses Distrikts ist der Tarif:

Von	bis Fuss / Nach	8 *s*	10 *s*	11 *s*	12 *s*	13 *s*	14 *s*	15 *s*	16 *s*	17 *s*	18 *s*	19 *s*	20 *s*	21 *s*	22 *s*
See und umgekehrt	Carrick Road, Falmouth, St. Mawes und St. Just	21	26	31	37	40	44	48	53	59	66	74	83	92	105
do. do.	Helfort Hafen	18	21	24	26	30	33	37	41	46	53				
Carrick Rhede und umgekehrt	Falmouth und St. Mawes Hafen, St. Justs Pool und Truco	Einen Shilling und 6 Pence pr. Fuss Tiefgang													

Die Lootsen, welche in See an Bord genommen werden, sind berechtigt ausserdem eine Vergütung zu fordern wie folgt:

	pr. Schiff unter 200 Tons	pr. Schiff v. 200—500 Tons	pr. Schiff v. 500 T. u. darüb.
Wenn an Bord genommen ausserhalb einer Linie gezogen von den Manacles nach dem Dodman	£ 0.10 *s* 6 *d*	£ 1.1 *s*	£ 2.2 *s*
Wenn an Bord genommen beim Lizard oder in der Parallele desselben, oder wenn es nicht möglich ist, an Bord zu kommen, für das dem Schiffe Voraufsegeln	- 1. 1 - 0 -	- 2.2 -	- 3.3 -

Nichtpriviligirte Schiffe zahlen ein Viertel mehr. Schiffe, welche aus Noth oder wegen Reparatur in den Hafen kommen, sind frei von Ramsgate oder Dover Leuchtgelder. Die einzige Abgabe solcher Schiffe ist ausser Lootsgeld das Hafengeld.

Hafengeld. Alle Schiffe von oder nach See 2 *s* 6 *d* pr. Schiff.

Kajegeld. Für Laden oder Löschen 1 *s* pr. Mast pr. Monat.

Flensburg.

Ziemlich bedeutende Hafenstadt an der Ostküste Dänemarks, woselbst auch grössere Schiffe bequemen Ankerplatz finden. Ueber Abgaben von Tonnengelder sehe man Altona.

Ein Schiff von 80 Last Grösse von der Weser mit Ladung einkommend und mit Ballast ausgehend, zahlte:

Einkommendes Lootsgeld	Rb.ℛ	14.30 sk.
Lastgeld für 53 Last à 64 sk.	-	35.32 -
Leuchtfeuer etc.	-	8.24 -
Hafenmeister und Kajegeld	-	8.48 -
Hafenlootse und Bootmiethe	-	3.20 -
Ausgehendes Lootsgeld	-	9.49 -
Rechnung vom Schiffsmakler	-	14.60 -
	Rb.ℛ	93.71 sk.

Fuego oder Fogo,

eine der Cap-verdischen Inseln.

Eine Gruppe bestehend aus acht Inseln, nemlich Santiago, Fuego, Brava, Majo, Buena Vista, St. Nicolaus, Santa Antonio und St. Vincent. Der letztere Hafen ist die Residenz des brittischen Consuls und wohl der schönste und sicherste Hafen der ganzen Inselgruppe. Die Hafen-Unkosten belaufen sich im Ganzen auf etwa 12 Dollars.

Ein Schiff von 160 Last Grösse mit Ladung nach St. Vincent einkommend und mit Salz von Buena Vista ausgehend, zahlte:

Ankergeld in St. Vincent	Mrs.	4.800 *rs*
Hafenkosten in do. einkommend	-	2.800 -
Ankergeld und Hafenkosten in Buena Vista	-	33.566 -
Consulatsgebühren	-	3.840 -
14 Puncheon Wasser 13.440, dasselbe an Bord bringen 2.0	-	15.440 -
	Mrs.	60.446 *rs*

Arbeitslohn 2 *s* 6 *d* pr. Tag.

Salz kostet gewöhnlich $4\frac{1}{2}$ Span. Doll. (von 960 rees) pr. Maja. Douceur den Zollbeamten $ 5. Werftgeld für Wasserfässer $ 1.

Galatz.

Freihafen am Ausfluss der Donau, welcher in letzter Zeit bedeutend empor gekommen ist. Bei Ankunft eines Schiffes wird der Hafenmeister demselben in einem Boote entgegenkommen und durch Schwenken einer rothen Flagge den Cours andeuten, den es zu nehmen hat. Bei OSO-Wind kann ein Schiff von der Sulina-Mündung auf verschiedenen Wegen Galatz leicht erreichen; ausserdem ist die Schifffahrt nicht ohne Schwierigkeit, und müssen sehr häufig Schleppbööte das Schiff unterstützen; die Versandungen der Donaumündungen sind bekannt, es kann kaum ein Schiff die Sulinamündungen passiren, ohne einen Theil seiner Ladung in Leichter überzugeben.

Ein Bremer Schiff von 350 Last Grösse mit Steinkohlen nach Galatz ein und einer Ladung Roggen aus, hatte folgende Rechnung:

Leichterfahrzeuge, um über die Sulina-Barre zu kommen	Piast.	6428.30	Para
Tagelohn 156.15. Einen Wächter 60.0....	-	210.15	-
1 Leichter pr. Dampfboot nach Ibrail zu schleppen	-	375. 0	-
Den Wächter mit dem Dampfer 18.30. Speesen in Ibrail 29.29....................	-	48.19	-
Cassa pr. Div. R. 50 = Piast. 750. Provision 720	-	1470. 0	-
Ibrail Piaster		8532.24	Para
= Constantinopel Piaster		9720. 0	-
Lootsgeld hinauf und herunter $ 128.......	-	3008. 0	-
Ibrail Gemüse, dem Doctor und Hafenmeister	-	1240.30	-
Unkosten für 3 Leichter Ladung hinunter....	-	10,000. 0	-
- an der Sulina über die Barre.....	-	4380. 0	-
Leuchtfeuer und Pass....................	-	40. 0	-
4 Mann zur Hülfe von Ibraila nach der Sulina	-	940. 0	-
Transport Piast.		29,328.30	Para

	Transport. Piast.	29,328.30	Para
16 Mann zur Hülfe die Ladung ausserhalb der Barre überzunehmen	-	1280. 0	-
Hafenmeister und den Bööten von den Kriegsschiffen	-	480. 0	-
Arbeitslohn in Ibrail, Ladung zu löschen und wieder einzunehmen	-	528. 0	-
Arbeitslohn eink. die Kohlen wieder einzuladen	-	720. 0	-
Kleine Ausgaben, Porto etc.	-	160. 0	-
	Piaster	32,496.30	Para

NB. in Ibrail sind 89 Piaster = 1 £.
in Galatz - 90 - = 1 -

Einnahme:

Fracht von Newcastle nach Galatz für 19¼ Keel Kohlen à £ 15.10 s £ 309.4 s, welches bezahlt wurde in:

310 Ducaten à 44 Piast. 20 Para	Piaster	13,795. 0	Para
150 Rubel à 15 Piaster	-	2820. 0	-
159 Zwanziger à 3 Piast. 5 Para	-	496.35	-
fürs Schiff ausgelegt	-	2180. 0	-
do.	-	8538.22	-
	Galatz Cour. Piaster	27,830.17	Para

Galveston.

Der bedeutendste Hafen in Texas an der nördlichen Küste des Meerbusens von Mexico. Die Barre vor der Bai und dem Hafen Galvestons hat nur 13 Fuss bei höchster Fluth und 10 Fuss bei niedrigem Wasser, weshalb nur Schiffe unter 250 Tons sich zur Schifffahrt hieher eignen. In Folge dieser gefahrbringenden Untiefen sollte kein Schiff ohne Lootsen sich der Barre weiter bis auf 6 Faden Wasser nähern, da die Lootsen indess sehr aufmerksam sind, so darf man nicht fürchten dieselben zu verfehlen. Im Hafen selbst sind 18—30 Fuss Wasser.

Tonnengeld für jedes Schiff von einem fremden Hafen 60 c pr. Ton.

Einclarirung $ 2½ pr. Schiff über 100 Tons. Hafen-Clarirung $ 2. Erlaubniss Güter zu landen 20 c, dergl. zur Wiederausfuhr 40 c. Gesundheitspass 20 c.

Lootsgeld

für alle Schiffe weniger als 8 Fuss tiefgehend,.. $ 2½ pr. Fuss
- über - 8 - - .. - 3 - -

für Liegegeld am Bord $ 3 pr. Tag.

Hafen von Galway.

Alle und jede Schiffe, welche zu Galway einlaufen, von einem ausländischen Hafen kommend, zahlen an Lootsgeld:

	von See nach der Rhede und umgekehrt:	von der Rhede ins Dock und umgekehrt:
Shiffe v. 60—100 Tons	£ 0.14 s 0 d	£ 1. 1 s 0 d
- - 100—150 -	- 1. 0 - 0 -	- 1.10 - 0 -
- - 150—200 -	- 1. 8 - 0 -	- 2. 2 - 0 -
- - 200 u. darüber	- 1.14 - 8 -	- 2.12 - 0 -

Dockgeld: 8 d pr. Ton im schwimmenden Dock, 6 d im alten Dock.

Geestemünde.

Ein rasch aufblühender Seehafen Hannovers, unmittelbar neben Bremerhaven gelegen, augenblicklich jedoch grösseren Schiffen wegen des mitunter sehr niedrigen Wasserstandes, so wie Eisganges im Frühjahr und Herbst nicht sehr zu empfehlen. Die Hafen-Unkosten sind unbedeutend.

Während in Betreff des Lootsgeldes, Schlepplohns etc. auf Bremerhaven verwiesen wird, erfolgt nachstehend die gerichtlich festgestellte Norm der Schiffsabgaben:

Liege- und Hafengeld pr. Last von 4000 ℔

von 1 bis 7 Tagen..........	0 gGr.	6 Pf.
- 8 - 14 -	0 -	10 -
- 15 - 28 -	1 -	8 -
für jede fernere 28 Tage	0 -	6 -

Hafenmeister-Gebühren: pr. Schiff Ct.ℳ 1. 4 gGr.

Lootsgeld:

für Einbringen bis zum Liegeplatz..... - - - 1.12 -

für Ausbringen auf der Weser .... - - - 1. 0 -

für die Monate December, Januar und Februar die Hälfte mehr.

Krahngeld:

für Gebrauch beim Laden oder Löschen pr. Last Gut.... 4 gGr.

Kajegeld: ohne Gebrauch des Krahns - - .... 1 -

Lagergeld: auf der Kaje, pr. Quadratruthe pr. Woche 1 -

bei längerer Lagerung - - - Monat. 2 -

Gibraltar.

Belegen auf einer Halbinsel, welche die Einfahrt ins Mittelländische Meer beherrscht. Die Schiffe liegen zwischen drei Steindämmen, dem alten Damm für Kauffahrteischiffe, dem Schlupen-Damm und dem neuen Damm für Kriegsschiffe.

Hafen-Unkosten: für Schuner 5 Span. Dollars, für Briggs 6 $ 6 real, für volle Schiffe 9 $ 6 real, Gesundheitspass 1 Dollar.

Glasgow.

Lootsen-Tarif:

Von Greenock nach Glasgow oder umgekehrt

von 6 bis 10	Fuss Tiefgang	. 1 s	6 d	pr.	Fuss
- 10 - 12	- -	. 2 -	0 -	-	-
- 12 - 15	- -	. 2 -	6 -	-	-
über 15	- -	. 3 -	0 -	-	-

Von oder nach Bowling Bay oder Dumbarton ²/₃ obigen Tarifs. Für Schiffe, welche geschleppt werden, ebenfalls nur ²/₃ - -

Liegegeld 5 s pr. Tag.

Hafen-Unkosten: Schiffe, welche laden oder löschen 2 d pr. Ton bei Ankunft und 1 d pr. Ton pr. Woche, wenn solche Schiffe länger wie 24 Tage liegen bleiben. Ausgehend keine weitere Abgabe.

Leuchtfeuer-Abgabe: 1 d pr. Ton einkommend und 1 d pr. Ton ausgehend.

Grangemouth.

Lootsgeld: von oder nach fremden Häfen 2 *s* pr. Fuss.

Schlepplohn: von Caronmouth nach dem Hafen:

Schiffe unter 150 Tons	2 *d*	pr. Ton
- v. 150—200 -	2¼	- - -
- - 200—250 -	2½	- - -
- - 250—300 -	2¾	- - -
- - 300 und darüber.....	3	- - -

Fluss-Schlepplohn: Beladene Schiffe 2 *d* pr. Reg. Ton.

Lampengeld: Für jede 50 Tons Grösse 6 *d*.

Hafen-Unkosten: Priviligirte 2 *d* pr. Ton; nicht priviligirte 3 *d* pr. Ton.

Gothenburg.

Die Tiefe des Wassers im Hafen ist 17 Fuss, doch kommen die Schiffe nicht ganz bis an die Stadt, sondern bleiben eine kleine Strecke davon entfernt, während die Ladung durch Leichter hinauf befördert wird, welche Letztere die Canäle befahren können, welche die Stadt durchschneiden. Einkommende Schiffe sind gezwungen Lootsen zu nehmen, deren Pflicht es ist ihnen etwa ½ Meile westlich von Wingo Baake entgegen zu kommen.

Das Tonnengeld auf schwedische und priviligirte Schiffe ist 12 ß Banco pr. Last. Nicht priviligirte zahlen 36 ß Banko. Beides sowohl einkommend als ausgehend. Leucht- und Baakengeld 10 ß Banco pr. Last.

Ein Schiff von 62 Last Grösse mit Kohlen einkommend und mit einer Ladung Holz ausgehend, zahlte:

Tonnengeld, einkommend, 61 Schwed. Last à 12 ß..	Rbℳ	15.12 ß
- ausgehend, - - ..	-	15.12 -
Stadt-Abgaben, einkommend 10.7, ausgehend 14.28	-	24.35 -
Baaken- u. Leuchtfeuer-Abgaben, à 10 ß pr. Last eink.	-	12.34 -
desgl. ausg.	-	12.34 -
Lootsgeld eink. 10½ Fuss 12.0, ausg. 12 Fuss 9.28	-	21.28 -
Transport..	Rbℳ	102.11 ß

	Transport.. Rb$	102.11 ß
Protest 1.0. Hafenmeister 1.21	-	2.21 -
Pass der Mannschaft 6.42. Zollhaus 1.38	-	8.32 -
Den Zollhausbeamten 5. Consulatsgebühren 5.24.	-	10.24 -
Schiffsmakler-Rechnung 33.16. Clarirung zu Klippa 4.0	-	37.16 -
Stempel, Papier, Porto und Unkosten..............	-	4.40 -
	Rb$	166. 0 ß

Greenock.

Alle unter fremder Flagge fahrenden Schiffe zahlen nach Verhältniss der mehr oder weniger entfernten Häfen 4 bis 6 *d* pr. Ton Hafengeld. Brittische Schiffe zahlen die Hälfte.

Schiffe, welche aus Noth einlaufen, zahlen 1 *d* Hafengeld ausser dem Ankergeld.

Schiffe, welche den Hafen anlaufen und länger als 8 Tage liegen bleiben, zahlen 4 *d* einkommend und 4 *d* ausgehend.

Anker- und Ringgeld pr. Schiff:

von 50— 75 Tons	2 *s*	0 *d*		von 200—250 Tons	6 *s*	0 *d*
- 75—100 -	2 -	6 -		- 250—300 -	7 -	0 -
- 100—125 -	3 -	0 -		- 300—350 -	8 -	0 -
- 125—150 -	3 -	6 -		- 350—400 -	9 -	0 -
- 150—200 -	4 -	6 -		- 400 u. darüber	10 -	0 -

Local-Leuchtfeuergeld (ausser den Abgaben an Trinity-house und den Commissioners of Northern Lights) für fremde Flagge 2 *d* pr. Ton einkommend und ausgehend, oder 1 *d* pr. Ton, wenn das Shiff von einem brittischen Hafen kommt.

Griechenland's Häfen

bestehen in Athen (dem Piraeus, Munychia und Phalerum) Patras, Nauplia, Marathon, Pylos, Calamatta und Navarino.

			Drs.	Lepta
Tonnengeld auf Schiffe über 20 Tons		pr. Ton	0	12
Erlaubniss zur Abreise -	von 51—100 Tons.	- -	2	0
-	- 101—200 -	. - -	3	0

			Drs.
Erlaubniss zur Abreise, Schiffe v. 200 Ts. u. darüber pr. Ton		....	5
Leuchtfeuer, wo eins ist,	- 51—100 Tons	- -	2
	- 101—200 -	- -	5
	- 201—300 -	- -	8
	- 301 und darüber	- -	9

Schiffe, welche Schutz suchen, sind auf 8 Tage ganz frei.

Schiffe, welche beladen ankommen und in Ballast ausgehen, oder umgekehrt, zahlen $^2/_3$ der Abgaben.

Grimsby.

Lootsgeld. Alle Schiffe, welche von fremden Häfen kommen, zahlen, wenn sie einen Lootsen nehmen 2 *s* pr. Fuss, und ausserdem an Humber Lootsgeld 2 *s* 6 *d* pr. Fuss über 6 Fuss Tiefgang einkommend, und desgleichen ausgehend 1 *s* pr. Fuss nach fremden Häfen in Ballast und 1 *s* 6 *d* nach fremden Häfen mit Ladung pr. Fuss über 6 Fuss Tiefgang.

Hafen-Unkosten für jedes Schiff kommend von oder gehend nach:

1. Dänemark, Schweden, Norwegen unterhalb Elseneur, Deutschland, Flandern, Holland, Frankreich, östlich von Ushant, Guernsey und Jersey .... 0 *s* 6 *d*
2. Sonstigen Häfen der Ostsee und allen Plätzen oberhalb des Sund oder westlich von Europa bis zur Strasse von Gibraltar .... 0 - 9 -
3. Westindien, Nord- und Süd-Amerika, Afrika, Grönland, oder Plätzen östlich des Nord Caps von Norwegen, allen Plätzen innerhalb der Strasse von Gibraltar und allen Orten im Ocean nicht vorher benannt, bis südlich von Cap Vincent .... 1 - 0 -

Schiffe, welche nicht Eigenthum brittischer Unterthanen sind, zahlen das Doppelte.

Dover Hafen-Abgaben, wenn diesen Hafen vorbeigesegelt, einmal im Jahr, von 20 Tons bis 300 Tons $1^1/_2$ *d* pr. Ton. Kohlen $^3/_4$ *d* pr. Chaldron.

Ramsgate-Hafen-Abgaben, wenn diesen Hafen vorbeigesegelt; unter 300 Tons 2 *d* pr. Ton, über 300 Tons ½ *d* pr. Ton. Kohlen 1 *d* pr. Chaldron.

Baakengeld ist auf jeder Reise einmal zu bezahlen:

für fremde Schiffe:

unter 65 Tons	£0. 7 *s* 4 *d*	von 240—250 Tons	£0.18 *s* 0 *d*
von 65—135 -	- 0. 9 - 4 -	- 250—260 -	- 0.18 - 8 -
- 135—170 -	- 0.11 - 4 -	- 260—270 -	- 0.19 - 4 -
- 170—180 -	- 0.13 - 4 -	- 270—280 -	- 1. 0 - 0 -
- 180—190 -	- 0.14 - 0 -	- 280—290 -	- 1. 0 - 8 -
- 190—200 -	- 0.14 - 8 -	- 290—300 -	- 1. 1 - 4 -
- 200—210 -	- 0.14 - 4 -	- 300—310 -	- 1. 2 - 0 -
- 210—220 -	- 0.16 - 0 -	- 310—320 -	- 1. 2 - 8 -
- 220—230 -	- 0.16 - 8 -	jede fernere 10 Tons	8 *d* mehr.
- 230—240 -	- 0.17 - 4 -		

Insel Guernsey.

Ein Nebenhafen von Southampton. — Hinsichtlich des Lootsengeldes und Abgaben sehe man Insel Alderney, woselbst die gleichen Unkosten zu zahlen sind.

Hafen-Unkosten:

für Schiffe unter 30 Tons	2 *s*,	31— 60 Tons	4 *s*
von 61—120 -	6 -	121—200 -	7 -
über 200 -	8 -		

Niedrigstes Wasser 14 Fuss, höchstes Wasser 31 Fuss.

Halifax.

Auf einer Halbinsel an der Westseite der Chebucto Bay belegen, bietet Halifax der Handelswelt einen der schönsten Häfen Nord-America's. Die beste Anweisung Halifax anzusegeln ist der Sambro Leuchtthurm auf einer kleinen Insel an der Westseite der Hafenmündung gelegen, und werden ausserdem während des hier oft herrschenden Nebels Kanonenschüsse in bestimmten Zeiträumen abgefeuert, so wie auf St. Pauls-Insel eine Glocke fortwährend geläutet.

Die Schiffe ankern gewöhnlich Angesichts der Stadt, wo der Hafen mehr als eine Meile Breite hat.

Lootsgeld: Einkommend £2 für Schiffe unter 200 Tons; und £2.10 *s* für Schiffe über 200 Tons.

Leuchtfeuer-Abgaben 1 *d* pr. Ton einkommend und 1 *d* pr. Ton ausgehend.

Werftgeld: 6 *s* pr. Tag pr. Schiff.

Hamburg.

Schiffe bis 16 Fuss Tiefgang können bei mittlerem Wasserstande bis an die Stadt kommen. Der Hafen befindet sich gleich dem Londoner Revier auf dem Strome, ist jedoch durch Duc d'Alben und Grundflotten gegen jede Gefahr geschützt. Zur Verbesserung desselben so wie des Fahrwassers überhaupt, werden in neuerer Zeit jährlich bedeutende Summen verwandt, und lässt sich erwarten, dass in nicht ferner Zukunft der Hamburger Hafen den besten derartigen Anlagen an die Seite gestellt werden kann. Ein grosses Drydock und viele Schiffswerften bieten zur Vornehmung von Reparaturen jede Bequemlichkeit dar.

Das Lootsgeld von der Lootsgalliot bei der rothen Tonne bis Freiburg oder Glückstadt, wird berechnet:

	vom 1. März bis 1. Sept.	vom 1. Sept. bis 1. März
für Ballastschiffe vom Norden, Kohlenschiffe und sonstige über 4 Fuss tiefgehende..............pr. Fuss	Crt mk 2.0 ß	Crt mk 3.0 ß
Schiffe mit Salz oder Korn ... - -	- 3.0 -	- 4.8 -
- - Seife, Oel, Blei oder mindestens ⅓ Ladung Stückgüter pr. Fuss	- 4.0 -	- 6.0 -

Nimmt das Schiff indess einen Lootsen in See, so erhält derselbe gewöhnlich bis Freiburg oder Glückstadt 3 Thaler Hamb. Crt. pr. Fuss, bis zur Bösch 1 mk mehr pr. Fuss.

Jedes Schiff über 4 Fuss tief gehend in die Elbe einsegelnd muss einen Lootsen an Bord nehmen oder dennoch das Lootsgeld bezahlen. Uebrigens ist trotz der guten Bezeichnung des Fahrweges

keinem Capitain zu rathen ohne Lootsen aufzusegeln, da er desselben bei einfallendem Nebel oder stürmischer Witterung immer bedürfen wird.

Die Lootsen von der Lootsen-Galliot bringen ein Schiff nicht weiter als bis zur Bösch, woselbst ein anderer Lootse nach Uebereinkommen angenommen wird. Gewöhnlich wird von da bis Altona oder Hamburg 3 ℳ Court. pr. Fuss bezahlt.

Jedes aus See kommende Schiff muss bei Stade beigelegt und daselbst von dem Capitain alle die Ladung betreffenden Papiere abgeliefert werden, um darnach den dort zu entrichtenden Zoll berechnen zu können. Ein weiterer Aufenthalt ist hier indess nicht nöthig, da der Schiffsmakler in Hamburg weiter Nöthiges vermittelt und dem Capitain die Papiere wieder zustellt. Gleichfalls wird derselbe für Einclarirung etc. Sorge tragen.

Das Hafen- oder Lastgeld wird bezahlt für jede Commerzlast von 6000 ℔ auf Schiffe, welche beladen ankommen von:

Ostindien	ℳ	3. 0 ß
Westindien, Nord- und Südamerika	-	2. 8 -
Portugal, Spanien und dem Mittelmeere	-	2. 0 -
Sonstigen Europäischen Häfen	-	1. 8 -
Holland, Ostfriesland, der Weser, Eider und Jütland	-	0.12 -
Schiffe unter 20 Commerzlast, ohne Unterschied	-	0. 4 -
Schiffe, wenn mehr als 20 Commerzlast, in Ballast einkommend und ausgehend	-	0. 8 -

Von Schiffen mit Kohlen, Brennholz oder Torf beladen wird kein Lastgeld erhoben, vorausgesetzt, dass sie ausgehend keine Ladung einnehmen.

Schiffe, welche in Ballast einkommen und mit Ladung ausgehen, zahlen verhältnissmässig.

Ein Schiff von 40 Last Grösse von der Weser einkommend nach Vera Cruz ausgehend, zahlte im Ganzen:

Admiral-Lootsgeld, $8\frac{1}{2}$ Fuss à 4 ℳ	Crtℳ	34. 0 ß
Lootsgeld von der Bösch mit Gratification	-	30. 0 -
Transport..	Crtℳ	64. 0 -

	Transport..	Crtm$ 64. 0 ß
Protestnotirung	-	7. 8 -
Stader Zoll und Clarirung	-	15.12 -
Lastgeld, 29 Last à 12 ß	-	21.12 -
Hafenmeister 6.8. Ein- u. Ausclariren 30.0..	-	36. 8 -
Jöllenlohn und kleine Ausgaben	-	7.12 -
Courtage auf ausgeh. Fracht £450 à 17 m$ à 2%.	-	191. 4 -
Aufmachung der Charte-Partie	-	7. 8 -
Lootsgeld nach See	-	48. 0 -
		Crtm$ 400. 0 ß

Hartlepool.

Lootsgeld: für Brittische Schiffe 1 *s* 3 *d* pr. Fuss, für fremde 1 *s* 9 *d* pr. Fuss Tiefgang, sowohl einkommend als ausgehend. Vom 1. Oct. bis 1. April 3 *d* pr. Fuss extra; und ausserdem für jedes fremde Schiff 5 *s* Sterl. im Ganzen.

Dampfschlepplohn sowohl eingehend als ausgehend ca. 2 *s* pr. Keel. Für Laden oder Entlöschen 1 *s* pr. Keel. Maklergehülfen: (running fitters) belasten Kohlen ladenden Schiffen 5 *s* pr. Schiff.

Dock-Abgaben. Jedes Schiff, welches zum Laden oder Löschen in den Hafen kommt, zahlt 1½ *d* pr. Reg. Ton. Jedes Schiff, welches Schutz suchend einläuft, zahlt ¾ *d* pr. Ton.

Ballast. Für allen aus dem Schiffe fortgeschafften Ballast wird im Sommer 9 *d*, im Winter 1 *s* pr. Ton berechnet.

Hafendamm-Abgaben sind ½ *d* pr. Ton. Für Einlaufen in den Hafen um zu laden oder zu löschen 1 *d* pr. Ton, und ausserdem 1 *s* 4 *d* für jedes Schiff.

Wasserstand im Hafen oder den inneren Docks: höchstes Wasser 20—23 Fuss, niedrigstes Wasser 13—15 Fuss.

Harwich.

Lootsgeld von See oder Orfordness nach dem Hafen von Harwich:

Schiffe unter 10 Fuss Tiefgang	£2. 2 *s* 0 *d*
Schiffe von 10—13 Fuss Tiefgang	- 3. 3 - 0 -
- - 13 Fuss und darüber	- 4. 4 - 0 -

Von den Rolling Grounds nach Harwich:

Schiffe unter 10 Fuss Tiefgang	- 1. 1 - 0 -
- von 10—13 - -	- 1.11 - 0 -
- - 13 Fuss und darüber	- 2. 2 - 0 -

Von Harwich nach See oder Orfordness:

Schiffe unter 10 Fuss Tiefgang	- 1.11 - 6 -
- von 10—13 - -	- 2. 2 - 0 -
- - 13 Fuss und darüber	- 3. 3 - 0 -

Von dem Hafen nach den Rolling Grounds zwei Drittel des Obigen. Nicht privilegirte Schiffe zahlen ein Viertel mehr.

Hafen-Abgaben. Schiffe, welche zum Laden oder Löschen einlaufen, 4 *s* 4 *d* Hafengeld, 4 *s* für Tonnengeld, und 4 *d* für Ankergeld. Schiffe, welche Kohlen löschen, 1 *d* pr. Ton. Schiffe, welche Schutz suchend einlaufen 4 *d* pr. Schiff.

Ballast. 2 *d* pr. Ton auf den Tonnengehalt des Schiffes.

Havana.

Der schönste Hafen Westindiens, vielleicht der Welt.

Tonnengeld. Auswärtige Schiffe zahlen \$ 1½ pr. Ton. Spanische nur 5 Real.

Folgendes musste für ein Bremer Schiff von 96 Last Grösse mit Ladung ein und in Ballast aus erlegt werden:

Hafen-Capitain, einkom.	\$ 3.0 *r*
Gesundheits-Visite (⅓ *r* pr. Ton)	- 8.0 -
Dolmetscher	- 2.0 -
Werft- und Brückengeld	- 27.2 -
*)Tonnengeld, 192 T. à 12 *r*	- 288.0 -
Ponton	- 42.0 -
Register am Zollhause	- 48.4 -
Liquidation daselbst	- 8.4 -
Transport	\$ 427. 2 *r*

Transport	\$ 427. 2 *r*
Leuchtthurm	- 4.0 -
Morropass	- 4.0 -
Hafen-Capitain, ausgeh.	- 3.0 -
Stempel und Zollschein	- 8.2 -
Miethe für Leichterfahrzeuge	- 43.1 -
Rechnung des Arztes	- 63.0 -
Kleine Speesen	- 5.0 -
	\$ 557.5 *r*

*) Bei einer Versegelung nach einem andern Hafen auf Cuba wird daselbst Tonnengeld nicht wieder berechnet. Jedes nur mit Molassen beladene Schiff ist frei vom Tonnengelde, so wie Schiffe, welche über 1000 Kisten Zucker, oder 2000 Säcke Caffee oder 300 Piepen Rum laden, die Hälfte des Tonnengeldes zu bezahlen haben.

Commission auf einkommende Fracht $2\frac{1}{2}$ %.
- - ausgehende - 5 -

In neuester Zeit ist der Ausfuhrzoll bedeutend ermässigt worden, wie nachstehende Vergleichstabelle zeigt:

		auf fremden Schiffen	auf spanischen Schiffen
Zucker,	früher	50 c pr. Kiste	37 c pr. Kiste
-	jetzt	37 - - -	25 - - -
Caffee,	früher	$56\frac{1}{4}$ - - Cent.	50 - - Cent.
-	jetzt	20 - - -	12 - - -
Taback,	früher	161 - - -	85 - - -
-	jetzt	150 - - -	75 - - -
Cigarren,	früher	$62\frac{1}{2}$ - - mille	jede Flagge.
	jetzt	50 - - -	

Rum und Molasses bleiben frei von Abgaben.

Havre de Grace.

Dieser bekannte Seehafen Frankreichs an dem rechten Ufer der Seine besteht aus drei Bassins: dem Aussenbassin, dem Bassin de la barre und dem Bassin de Commerce. Auf dem Cap de la Have, etwa $2\frac{1}{2}$ Meile von Havre stehen zwei Leuchtthürme mit festem Licht, und auch am Eingang des Hafens befindet sich ein Leuchtthurm.

Lootsgeld, einkommend, 22 Frcs. für die ersten 100 Tonnen
18 - - - zweiten 100 -
15 - - - dritten 100 -
12 - - - vierten 100 -
jede 100 über 400 = 22 Frcs.
dem Oberlootsen $1\frac{1}{2}$ %.

Dockgeld: für Schiffe auf flottem Wasser Fr. 2.50c pr. Ton
für Schiffe bei Ebbezeit trocken liegend..... - 1.65 - - -
- - nur mit Tannenholz beladen für
$\frac{1}{2}$ Monat Ueberliegegeld................ $0.37\frac{1}{2}$ - } auf
- die ersten 2 Monat pr. Monat........... 0.75 - } flottem
- den 3. u. 4. - - - .... $0.37\frac{1}{2}$ - } Wasser
- - 5. - länger - - .... $0.18\frac{3}{4}$ - }

Liegegeld auf dem Trocknen die Hälfte.

Baakengeld. 10 c pr. Ton.

Hülfsboot, einkommend: 24 Frcs. ausserhalb der Banken; 12 Frcs. ausserhalb des Damms; 9 Frcs. im Hafen.

Aufwinden des Ankers: 2 Frcs. 50 c pr. Centner.

Einholen in den Hafen: 30 c pr. Mann und 1 Frcs. 50 c für die Leine.

Brückengeld: Frcs. 3.60 c für jede Brücke.

Gesundheits-Büreau: Schiffe von über 51 Tonnen Grösse von europäischen Häfen 5 Frcs.; von anderen Häfen 10 Frcs.

Clarirung: von Frcs. 3.85 c — Frcs. 18.15 c nach Verhältniss der Grösse.

Ein Schiff von 80 Last Grösse (129 franz. Tonnen) mit Ladung einkommend, hatte an Unkosten:

für Einholen ins Dock	Frcs.	3. 0 c
Brückengeld	-	7.20 -
Einkommendes Lootsgeld 10 Fuss tief	-	47.60 -
Hülfsboot 12.0. Stempel 6.0	-	18. 0 -
Tonnengeld und Dock-Unkosten	-	430.89 -
Makler-Courtage 95.0. Protest 9.5	-	104. 5 -
Besichtigung der Ladung	-	10. 0 -
Gesundheits-Büreau	-	5. 0 -
Ausgehend Lootsgeld	-	11.90 -
Hülfsboot ausgehend	-	6. 0 -
	Frcs.	643.64 c

Hayti

oder St. Domingo, mit der Hauptstadt Port-au-prince, deren Hafen eine Wassertiefe von 18 — 21 Fuss hat. Lootsen sind stets bereit Schiffe zu bedienen und empfangen dafür durchschnittlich 4 bis 12 span. Dollars. Der Hafen bietet jede Sicherheit, ausser während der Orcane vom August bis November.

Die Unkosten sind aus nachstehender Specification zu ersehen. Ein Bremer Schiff von 220 Last Grösse, welches mit Ballast einkam und mit Ladung ausging, erlegte für:

Tonnengeld $325^{52}/_{94}$ Tonnen à 1 span. Dollar \$ 325.55	
à 280 \$ Hayti pr. 1 Unze..............	Hayti \$ 5697.13 c
Gratification dem Schiffsmesser 1 Unze...........	- 280. 0 -
Entlöschung des Ballastes, für 100 Tons.........	- 1000. 0 -
Leichtergeld die Ladung einzunehmen............	- 3340.40 -
17 Leichter Farbeholz einzunehmen..............	- 334. 0 -
eink. Lootsgeld 120.0. ausgeh. Lootsgeld 50.0..	- 170. 0 -
Signal 20.0. Dollmetscher 50.0...............	- 70. 0 -
Quellwasser 200.0. Fortpass 40.0.............	- 240. 0 -
Negerlohn beim Laden $18^1/_4$ Tag à 16.0........	- 292. 0 -
Aerztlicher Besuch 8.0. Stempel u. Clarirung 60.0.	- 68. 0 -
Bremer Consulat..............................	- 70. 0 -
Vergütung für schnelles Wiegen u. Verladen beim Zoll.	- 100. 0 -
	\$ 11,661.53 c

Commission 5 %.

$17^1/_2$ Hayti Dollar = 1 span. \$.

Der Ausfuhrzoll auf Caffee in Säcken von 120 ℔ beträgt auf jeden Sack 20 ℔, welcher von der Waare abgezogen, nicht in Geld berechnet wird.

Hull.

Lootsgeld.

1) Von oder nach der Entfernung auf See, wo der North Ness vom Dimlington WSW. peilt

bis Hawke oder Grimsby-Rhede.......	2 *s* 6 *d*	pr. Fuss
- Whitebooth-Rhede................	3 - 6 -	-
- Kingston-upon-Hull................	5 - 0 -	-

2) Von oder nach der Entfernung auf See, wo Kilnsea North Cliff WNW. peilt nach dem Norden der Newsand Tonne:

bis Hawke-Rhede oder Grimsby-Rhede..	1 *s* 6 *d*	pr. Fuss
- Whitebooth-Rhede................	2 - 6 -	-
- Kingston-upon-Hull................	4 - 0 -	-

3) Von oder nach der besagten Newsand Tonne oder dem Leuchtthurm am Eingang der Humber nach Osten der Spitze, wo der Spurn-High-Leuchtthurm NO. peilt

bis Hawke oder Grimsby-Rhede .... 1 s 0 d pr. Fuss
- Whitebooth-Rhede .... 2 - 0 - -
- Kingston-upon-Hull .... 3 - 6 - -

4) Von oder nach der Hawke-Rhede der Boye von Burcome oder Grimsby-Rhede
nach Whitebooth-Rhede .... 1 s 6 d pr. Fuss
- dem Hafen von Kingston-upon-Hull 2 - 6 - -

5) Von Whitebooth-Rhede bis do. 1 - 6 - -
Nicht privilegirte Schiffe zahlen ein Viertel mehr.
Das ausgehende Lootsgeld ist für beladene Schiffe 4 s pr. Fuss von Hull nach See.

Lootsen-Liegegeld: 5 s pr. Tag.

Schleppgeld: ganz nach Uebereinkunft.

Bojen- und Baakengelder: Brittische Schiffe unter 20 Tons Grösse zahlen 2 s, für jede weiteren 10 Tons 6 d mehr.

Fremde Schiffe unter 65 Tons............. 11 s
von 65 bis 135 - .... 14 -
- 135 - 170 - .... 17 -
- 170 - 180 - .... 20 -
für jede weiteren 10 Tons......... 1 - mehr.

Schutz suchende Schiffe zahlen nur Bojen- und Ankergeld.

Ankergeld für fremde Schiffe unter 100 Tons Grösse 1 s 6 d
von 100 bis 200 - - 2 - 0 -
- 200 und darüber - 3 - 0 -

Werft-Abgabe. Fremde Schiffe über 100 Tonnen zahlen 13 s 6 d und wenn sie beladen wieder abfahren noch 3 s 6 d. Schiffe bis 200 Tons 17 s und für ausgehende Ladung noch 5 s. Schiffe über 200 Tons 1 £ und mit Ladung ausgehend noch 7 s.

Dock- und Hafen-Abgaben. Für jede Tonne Grösse von 10 d bis 1 s 9 d nach Entfernung der zurückgelegten oder beabsichtigten Reise.

Dover-Hafen-Abgaben. $1\frac{1}{2}$ d pr. Ton, wenn derselbe passirt.
Ramsgate - - $\frac{1}{2}$ - - - - - -

Ein Bremer Schiff von 40 Last Grösse mit Ladung ein und aus hatte folgende Unkosten:

Hafengeld.........	£3.13 s 4 d	Transport.	£11. 3 s 4 d
Lootsgeld, einkomm.	- 2. 2- 6 -	Porto u. kleine Kosten	-0. 6- 6 -
- ausgeh...	- 1.12- 0 -	Courtage, einkomm..	-1. 4- 0 -
Leuchtfeuergeld.....	- 1, 9- 3 -	- ausgehend	-6.10- 0 -
Trinity-House......	- 2. 1- 3 -	Stauerlohn.........	-2. 0- 0
Seeprotest.........	- 0. 5- 0 -		£21.3 s 10 d
Transport..	£11. 3 s 4 d		

Ibrail (siehe **Galatz**).

Jonische Inseln.

Diese Inselgruppe bildet zusammen einen besonderen Staat für sich unter dem unmittelbaren Schutze Englands. Die Namen der hauptsächlichsten Inseln sind Corfu, Cephalonia, Zante, Santa Maura, Ithaca, Cerigo und Paxo.

Bei Ankunft des Schiffes in einem Jonischen Hafen hat der Capitain sich zuvörderst den strengen Quarantaine-Formalitäten zu unterwerfen, und dann ein Manifest aller sowohl zur Ladung als zum Schiffsgebrauche gehörenden Gegenstände zu überreichen, und wird ein Zolloffizier am Bord bleiben, bis die Entladung des Schiffes gänzlich beendigt ist. Lebensmittel zur eigenen Consumtion sind zollfrei und können Güter ein ganzes Jahr lang auf zollfreies Lager gebracht werden.

Quarantaine- und Hafen-Abgaben-Verzeichniss.

Schiffe National:	Quarantaine- und Hafenkosten: Clarirung Gesundheits. pass, Ankergeld etc.	Revision der Papiere	Quarantaine ohne Practica	Quarantaine mit Practica und Wächter	Leuchtfeuer ein und aus
v.101—150T.	18 s 0 d	5 s 0 d	0 s 10 d	2 s 0 d	1 s 0 d
- 151—200 -	22 - 0 -	6 - 0 -	1 - 0 -	2 - 6 -	1 - 3 -
- 201—250 -	25 - 9 -	6 - 6 -	1 - 3 -	3 - 0 -	1 - 6 -
- 251—300 -	29 - 9 -	8 - 0 -	1 - 6 -	3 - 6 -	2 - 0 -
- 301 u. darüb.	34 - 0 -	8 - 6 -	1 - 9 -	4 - 0 -	2 - 6 -

Fremde:					
v.101—150T.	26 s 0 d	6 s 0 d	2 s 0 d	3 s 6 d	1 s 0 d
- 151—201 -	31 - 1 -	6 - 6 -	2 - 3 -	4 - 0 -	1 - 3 -
- 201—251 -	35 - 0 -	7 - 0 -	2 - 6 -	4 - 6 -	1 - 6 -
- 251—301 -	39 - 3 -	7 - 6 -	3 - 0 -	5 - 0 -	2 - 0 -
- 301 u darüb.	44 - 0 -	9 - 0 -	3 - 6 -	5 - 6 -	2 - 6 -

Jede Person, welche sich der Quarantaine unterwerfen muss, zahlt für abgesonderte Zimmer 1 *s* 6 *d* pr. Tag, desgleichen für Wärter 2 *s* 6 *d* pr. Tag. Im gewöhnlichen Lazaretto 1 *s* 3 *d* à Person.

Schiffe, welche durch Bööte entladen werden, zahlen pr. Boot $4^3/_4$ *d*.

Gewicht: 1 Libra gross = 1 ℔ Englisch; 100 ℔ = 1 Talento.

Insel Jamaica.

Die bedeutendsten Häfen auf dieser Insel (alle frei) sind:

a) an der Nordküste: Lucea, Montego-Bay, Falmouth, St. Ann, Porto Maria und Antonio-Bay;

b) an der Südküste: Kingston, Port Royal, Port Morant, Black River und Savannah la-Mar.

Kingston ist die grösste Handelsstadt, wenngleich nicht die Hauptstadt der Insel, mit einem schönen, romantisch gelegenen Hafen.

Die Hafen-Unkosten werden berechnet:

Tonnengeld	£0. 3 *s*	10 *d*	pr.	Ton
Leuchtfeuer	- 0. 0 -	3 -	-	-
Secretariat	- 0.15 -	0 -	-	Schiff
Gesundheits-Officier	- 0.12 -	0 -	-	-
Hafen-Unkosten	- 1.12 -	0 -	-	-
Lootsgeld für ein Schiff von ca. 300 T. Grösse	- 7. 0 -	0 -		

Java (siehe Batavia).

Jersey

mit den Häfen St. Helier, St. Aubin und Gorey.

Das Lootsgeld für einkommende Schiffe ist 3 *s* pr. Fuss Tiefgang, wenn der Lootse westlich von Corbiere geht, und 9 *d* pr. Fuss, wenn er innerhalb Noirmont Point und ausserhalb Elisabeth

Castle angenommen wird; ausgehend bis hinter Noirmont Point 1 *s* 9 *d* pr. Fuss.

Hafen-Abgaben betragen:

für Schiffe unter 60 Ton......	0 *s* 7 *d* pr. Ton	einschliesslich Hafenmeister-Gebühren.
bis 100 -	0 - 9 - - -	
100 Tons und darüber	1 - 1 - - -	

In St. Helier und St. Aubin sind die Unkosten dieselben.

In Gorey ist das Lootsgeld 1 *s* 6 *d* pr. Fuss einkommend und ausgehend.

Wenn Schiffe die Häfen wechseln, ist nur das Lootsgeld zu bezahlen, welches hier 7 *s* 6 *d* bis 10 *s* beträgt.

Sämmtliche Abgaben sind in englischem Gelde zu erlegen, welches 1 *s* 8 *d* pr. £ besser ist.

Inverness.

Das Lootsgeld in den Fluss und aus demselben für Schiffe von 50 Tonnen und darunter ist 6 *s* und über 50 Ton $^1/_2$ *d* pr. Ton mehr.

Das Bassin des Caledonischen Canals bildet einen vortrefflichen Dock mit 18 Fuss Wasser. Abgaben dafür 6 *d* pr. Tonne. Die Abgabe durch den Canal beträgt von See zu See 1 *s* $3^1/_2$ *d* pr, Ton.

Isle of Man (siehe Douglas).

Kiel.

Der grösste Hafen des Herzogthums Holstein an der Ostsee, in neuerer Zeit der Stationsort grosser Kriegsschiffe, das beste Zeugniss für dessen Sicherheit und bedeutende Wassertiefe.

Lootsen werden fast nie genommen, obgleich dieselben für das Einbringen von Schiffen nur eine geringe Vergütung beanspruchen.

Schiffe, welche der Quarantaine unterworfen sind, müssen selbe an der schwedischen Küste abhalten, und werden von Elseneur aus auf den bestimmten Stationsort dazu verwiesen, nachdem daselbst zugleich der Sundzoll berichtigt ist (siehe Elseneur).

Ueber Tonnengeld etc. siehe Altona.

Kertsch.

Stadt und Hafenort im europäischen Russland in der Krimm, an einer geräumigen Bay an der westlichen Seite der Meerenge von Jenicale. Es befindet sich hier der Quarantaineplatz des Azowschen Meeres, und hat in neuester Zeit ziemlich bedeutenden Handel mit Korn, Salz und Häuten getrieben. — Guter Ankerplatz befindet sich 5 — 6 engl. Meilen von der Stadt während der Sommermonate, im Winter würden die Schiffe daselbst indess vom Eisgange zu leiden haben. Schiffe, welche nach Kertsch gechartert werden, sollten 2 bis $2\frac{1}{2}$ s pr. Tonne Talg mehr erhalten als nach Odessa bedungen wird.

In Folge der strengen Quarantainegesetze darf sich kein Lootse an Bord der einkommenden Schiffe begeben.

Die Unkosten eines Schiffes von 130 Last Grösse in Ballast einkommend und mit Ladung ausgehend, belaufen sich

für Quarantaine-Unkosten		Rub. 51.70 Cop.
- Zollhaus-Abgaben		- 111.68 -
- Consulats-Gebühren		- 30. 0 -
- Geschenke für die Officiere	50 bis	- 60. 0 -
		Papier-Rub. 253.38 Cop.

(ca. 4 Papier-Rubel = 1 Silber-Rubel.)

Königsberg.

Schiffe, welche nach Königsberg bestimmt sind, löschen und laden gewöhnlich zu Pillau, dem Seehafen dieser Stadt, da eine an der Mündung des Flusses Pregel befindliche Sandbank tiefer als 8 bis 9 Fuss gehenden Schiffen die Auffahrt nicht gestattet. Sind dieselben indess verpflichtet in Königsberg selbst zu laden, so müssen sie, um über die Barre zu kommen, einen Theil ihrer Ladung in Leichter entlöschen und zu Pillau wieder einnehmen.

Die von den Schiffen erhobenen Abgaben werden mit $7\frac{1}{2}$ Sgr. einkommend und 15 Sgr. ausgehend, und Flussabgaben mit $2\frac{2}{3}$ Sgr. einkommend und $5\frac{1}{3}$ Sgr. ausgehend, Alles pr. Last von 4000 ℔, berechnet.

Ein Schiff von 72 Last Grösse mit Ballast einkommend und einer Ladung Getreide ausgehend, hatte folgende Unkosten:

Hafen- und Fluss-Abgaben hier und in Pillau...	Crt. ℛ 73.	6 Sgr.
Strom-Abgaben............................	- 5.	0 -
Zöllhaus-Documente.........................	- 2.	1 -
Pässe, Einklarirung und Bürgschein...........	- 3.	9 -
Lootsgeld von Pillau, Trinkgeld und Nachtgeld..	- 6.	25 -
Clarirung 4.24. Plankengeld 2.0............	- 6.	24 -
Arbeitslohn beim Ballast und Trinkgeld.........	- 7.	20 -
Musterrolle 2.2. Baumgeld etc. 3.16.........	- 5.	18 -
Mäkler-Commission und kleine Kosten.........	- 10.	24 -
Unkosten in Pillau.		
Dem Lootsen für Hülfe.......................	- 3.	0 -
Clarirung und Report........................	- 11.	0 -
Lootsgeld von Königsberg....................	- 5.	10 -
Commission 21.0. Zollhausboot 10 Sgr.......	- 21.	10 -
Leichterfracht und Kosten auf der Ladung von Königsberg..............................	- 15.	25 -
Arbeitslohn für 2 Mann, als das Schiff an Grund kam	- 2.	0 -
	Crt. ℛ 179.	22 Sgr.

Kirkcaldy (Schottland).

Lootsgeld: Schiffe jeder Flagge 1 *s* pr. Fuss einkommend und desgleichen ausgehend.

Ankergeld: Im Aussenhafen 4 *d* pr. Ton. Im Bassin 1 *s* pr. Ton.

Ballast: 9½ *d* pr. Ton. inclusive Fuhrlohn.

An der äussersten Spitze der östlichen Kaje befindet sich ein Leuchtthurm. — Niedrigster Wasserstand: 9 — 10 Fuss; höchster Wasserstand 12 — 14 Fuss.

La Guayra.

Die Seehäfen der Republik Venezuela heissen:

Angostura in der Provinz Guayana; Carupano und Cumana in Cumana; Barcalona in der Provinz Barcelona; La Guayra in der Provinz Caracas; Puerto Cabello in der Provinz Carabobo; La Vela in der Provinz Coro; Maracaibo in der Provinz Maracaibo.

La Guayra ist der vorzüglichste Hafen von den Obengenannten; der Zugang zu demselben ist ohne Schwierigkeit und bedarf man keines Lootsen. Die Schiffe liegen auf offener Rhede, dem Nordost-Winde ausgesetzt, da La Guayra jedes Hafendammes entbehrt, doch ist der Ankergrund gut und die Tiefe des Wassers zwischen acht bis zwanzig Faden.

Dem Zollhause gegenüber befindet sich ein bedeckter Werft von 300 Fuss Länge zur Ein- und Ausschiffung von Ladung und Passagieren, und in der Nähe des Ufers liefert eine Quelle frisches und gesundes Wasser zum Bedarf der Schiffe.

Die auf der Rhede ankernden Schiffe werden durch Hülfe von Leichterfahrzeugen beladen und entlöscht, welche etwa 4 Tons einnehmen hönnen und für jede Beladung 4 Dollars rechnen. Die Kosten der Entlöschung werden in der Regel von dem Schiffe, die Beladung dagegen von dem Frachtgeber getragen.

Die dem Schiffe zur Last fallenden Ungelder sind in nachstehender Rechnung genau specificirt, doch wird hier noch bemerkt, dass im laufenden Jahre die Tonnengelder von demselben Schiffe nur einmal ganz erhoben werden, bei Rückkehr desselben oder Versegelung nach einem andern Hafen nur ca. 1/3 Theil desselben berechnet wird.

Der hier geltende Dollar ist 25 % schlechter als der Spanische, also ungefähr einem Thaler Gold in Bremen gleich.

Ein Bremer Schiff von 140 Last Grösse, welches in La Guayra einen Theil seiner Ladung, in Porto Cabello den Rest löschte, während es darauf an letzterem Orte theilweise Ausfracht erhielt, und La Guayra wieder zur Completirung der Ladung anlief, hatte im Ganzen folgende Unkosten:

a. In La Guayra:

Hafenmeister-Gebühren	$ 3. 0c
Gesundheits-Besuch $ 3. Dollmetscher $ 11	- 14. 0 -
Tonnengeld für 297 Tonnen à 37 1/2	- 111.37 -
Leuchtfeuergeld (zur Erbauung eines Thurms) à 6	- 17.82 -
Transport	$ 146.19 c

Transport...	$ 146.19 c
Entrado à 7	- 20.79 -
Ankergeld à 18	- 53.46 -
Wassergeld à 17	- 35.64 -
Licencia $ 2. Stempel $ 2	- 4. 0 -
	$ 260.08 c
Zweites Tonnengeld von 267 Tonnen à 12 c	- 32.04 -
Licencia 50 c. Gesundheitspass 1. 25	- 1.75 -
Consulat 2. 69. Stempel 2. 0	- 4.69 -
Commission auf eincass. Fracht 836.62 à 2½ %...	- 20.91 -
- - ausg. - 1881.36 à 5 %	- 92.07 -
	$ 411.54 c

b. Porto Cabello.

Hospitalgeld für 12 Mann 3 Wochen à 50 c pr. M...	$ 18.00 c
Doctor-Rechnung	- 240.00 -
Begräbnisskosten für 3 Matrosen	- 171.00 -
Gesundheits-Visite	- 3.00 -
Tonnengeld von 267 Tons à 12 c	- 32.04 -
Leuchtthurmgeld 272 - - 3 -	- 8.16 -
Licencia $ 2. Stempel 1.25	- 3.25 -
Bremer Consulat für 3 Certificate	- 7.50 -
Werftgeld von 297 Tons 10 Tage à 2 c pr. Tag pr. Ton.	- 59.40 -
Commission auf eink. Fracht $ 208.99 c à 2½ %...	- 5.22 -
- - ausg. - Ld'or ℛ 4742.71 ℛ	
ab Rhedergut - 1135.— -	
Ld'or ℛ 3607.71 -	
à 5 % Ld'or ℛ 180.37	- 180.51 -
	$ 728.08 c

Lancaster.

		einkommend:	
Lootsgeld: Von See nach Glasson Dock	5 s	pr. Fuss	Tiefgang
Von der äusseren Boje - do.	4 -	-	-
- - dritten do. - do.	2 -	-	-
- zwischen Perch b. Abbey Scar do.	1 -	-	-
- See bis Pile Fowdry	2 - 6 d	-	-
- Pile Fowdry bis Glasson Dock	4 - —	-	-
	ausgehend:		
Von Glasson Dock nach See	4 s	-	-
- do. do. in Pile Fowdry	6 -	-	-

Wenn Lootsen zu Pile Fowdry entlassen werden, dürfen sie für Reisekosten nach Haus £ 1 . 1 *s* beanspruchen.

Fluth-Arbeit 2 *s*. Arbeiter 3 *s* pr. Tag.

Ankergeld für ein im Flusse ankerndes Schiff 4 *d*.

Tonnengeld von 1 *s* 3 *d* bis 2 *s* pr. Tonne. Doch wird diese Abgabe nur nach Verhältniss der gelöschten Ladung berechnet.

Schiffe, welche einlaufen und nicht löschen, zahlen ein Viertel der obigen Abgaben.

Leith.

Dampf-Schlepplohn-Tarif der vierten Compagnie.

Von		nach	s	d	
Von Leith	nach	Burntisland, Aberdour, St. Davids, Inverkeithing oder St. Margaret's Hope....	0 *s*	4 *d*	pr. Ton.
-	-	Limekilns oder Charlestown.....	0 -	6 -	-
-	-	Bo'ness, Carronmouth, Kircardine	0 -	7 -	-
-	-	Alloa	0 -	8 -	-
- Alloa	-	Kircardine...................	0 -	2 -	-
-	-	Carronmouth.................	0 -	3½	-
-	-	Limekilns oder Charlestown	0 -	5 -	-

Flösse nach Uebereinkunft.

Lootsgeld, festgestellt durch Trinity-house.

	pr. Fuss		pr. Fuss
Schiffe bis 7 Fuss Tiefg.	0 *s* 10 *d*	Schiffe bis 11 Fuss Tiefg.	1 *s* 3 *d*
- - 8 - -	1 - 0 -	- - 12 - -	1 - 4 -
- - 9 - -	1 - 1 -	- - 13 - -	1 - 6 -
- - 10 - -	1 - 2 -		

Der Lootsen-Commandeur erhält für Bedienung am Bord 2 *s* pr. Tag. Jeder der Bootsleute 1 *s*, für Hülfsboot mit zwei Leuten wird bezahlt: fürs Boot 3 *s*, für jeden Mann 3 *s*. Die Vergütung für den Lootsen während etwaiger Quarantaine in Inverkeithing-Bay beträgt 5 *s* pr. Tag.

Loots-Tarif von Leith Rhede.

Von und nach:	70 bis 120 Tons. £	s	d	120 bis 250 Tons. £	s	d	250 bis 500 Tons. £	s	d
Leith Roads nach Inverkeithing....	1	1	0	1	4	0	1	6	0
- - - Carron Roads ...	2	2	0	2	5	0	2	8	0
- - - Island of May...	3	3	0	4	4	0	5	5	0
- - - Bell Rock.......	4	4	0	5	5	0	6	6	0

Von und nach:	70 bis 120 Tons. £ s d	120 bis 250 Tons. £ s d	250 bis 500 Tons. £ s d
St. Abb's Head nach Leith Roads..	5 14 0	6 15 0	7 16 0
Leith Roads nach Cromarty.......	6 16 0	7 17 6	8 18 0
- - - Stromness und Kirkwall......	10 10 0	11 11 0	12 12 0
- - - Lerwick........	12 0 0	13 0 0	14 0 0
Stromness nach Hull of Cantyre...	12 12 0	13 13 0	13 13 0

Für jede Meile seewärts oder über obige Punkte hinaus: 10 s 6 d

Hafen- und Dock-Abgaben. pr. Ton.

Alle Schiffe von Asien oder Afrika bis östlich vom Cap der guten Hoffnung incl. des Caps, oder von Süd-Amerika.. 1 s 5 d

Von Westindien, Westküste von Afrika, Cap verd, oder Grönland und der Davis-Strasse.................... 1 - 5 -

Von innerhalb der Strasse von Gibraltar, oder von Nord-Amerika.. 1 - 2 -

Von der Ostsee oberhalb des Sund, Onega, Archangel, Jersey oder Guernsey, Portugal, Frankreich und Spanien, ausserhalb der Strasse von Gibraltar, Newfoundland, Madeira. 1 - 0 -

Von Norwegen, Schweden, Dänemark, Holstein, Hamburg, Bremen, Holland und Flandern d. h. ausserhalb des Sunds, und nicht südlicher als Dünkirchen.............. 0 - 10 -

Von Grossbritannien und Irland nach Verhältniss... 4 bis 8 -

Anker- und Bakengeld für alle Schiffe $1\frac{1}{2}$ d pr. Ton.

Leuchtfeuer- und Flaggengeld für alle Schiffe 2 s 6 d pr. Schiff.

Libau.

Russischer Seehafen an der Ostsee, doch nur weniger grossen Schiffen zugänglich, da derselbe nur ca. 12 Fuss Wassertiefe hat.

Ein Schiff von 70 Last Grösse mit Ballast ein- und beladen ausgehend, hatte folgende Unkosten:

Lootsgeld einkommend und ausgehend.........	SR. 21.43 Cop.
Lastgeld und Stadtabgaben....................	- 14.30 -
Kirchengeld, Adressabgaben, Stempel, Zollhaus etc.	- 74.90 -
Pass, Stadtaccise und kleine Kosten............	- 12. 0 -
Ballast entlöschen und fortbringen............	- 11.30 -
Schiffsmessung 1.50. Kochhaus 1.60.......	- 3.10 -
	SR. 137.03 Cop.

Lima (siehe Callao).

Limerick.

Es fahren täglich Dampfböte zwischen Kilrush und Limerick, welche zum Schleppen gemiethet werden können, der bedeutenden Kosten wegen wird indess selten Gebrauch davon gemacht.

Lootsgeld.

Zwischen Limerick und	Foynes Island	Labasheeda	Tarbert u.d. Scattery
v. 8 bis 12 Fuss Tiefg.	2 s 6 d pr. Fuss	3 s 0 d pr. Fuss	3 s 6 d pr. Fuss
- 12 - 14 -	3 - 0 - -	3 - 6 - -	4 - 0 - -
- 14 - 17 -	4 - 0 - -	4 - 6 - -	5 - 0 - -

Für Schiffe über 17 Fuss Tiefgang wird ein besonderes Uebereinkommen getroffen. — Schiffe, welche einkommend westlich von Kilcadrane einen Lootsen bekommen, zahlen Ein Viertel mehr.

Wenn ein Lootse nicht an Bord kommen kann und dem Schiffe vorsegelt, ist er zum gleichen Lootsgelde berechtigt.

Tonnengeld.

Von jedem Schiffe, welches von einem Hafen ausserhalb Grossbritannien und Irland einkommt................ pr. Ton. 0 s 7 d

Von irgend einem Hafen Grossbritanniens.... - 0 - 6 -

- - - - Irlands............ - 0 - 5 -

Ballast, Kalkstein 1 s pr. Ton. Schutt 10 d.

Lissabon.

Die Hauptstadt Portugals, belegen an dem nördlichen Ufer des Flusses Tayo. Der Hafen ist einer der schönsten der Welt und die Kayen sind zugleich bequem und elegant. Ein Leuchtthurm von ungefähr 120 Fuss Höhe über dem Meeresspiegel erhaben, befindet sich auf dem Fort St. Julien am Ausflusse des Tayo. Zwei Arme des letztern bilden die Fahrstrassen der Seeschiffe, der Nördliche oder kleine und der Südliche oder grosse Canal, im Nördlichen sind vier, im Südlichen 6 Faden Wasser. Die an der Mündung des Tayo befindlichen beiden grossen Sandbänke heissen der Nord-und Süd cachops, auf welchem Letzterm bei dem Fort Bugio ein Leuchtthurm von 66 Fuss Höhe errichtet ist.

Sobald ein Schiff in den Tayo einläuft, muss dasselbe Belem Schloss gegenüber zu Anker gebracht, und bei dem daselbst befindlichen Zollhause die Ladung clarirt und angegeben werden, ob die-

selbe in Lissabon entlöscht werden soll. Wenn nicht, bittet man um „franquia“ das heisst um Erlaubniss acht Tage im Hafen bleiben zu dürfen, um die Ladung entweder zu begeben, oder wieder auszusegeln. Zwei Zollofficianten werden nun an Bord des Schiffes gesandt, und im Fall die Ladung gelöscht wird, das Schiff nach dem Zollhause geholt, woselbst die, von dem portugisischen Consul am Abgangshafen beglaubigten, Schiffspapiere abgeliefert werden.

Die Unkosten eines Schiffes von 200 Last Grösse mit Ladung ein und Ladung aus waren folgende:

Königlicher Pass	Rees 7,200.
Kleine Unkosten am Zollhause	- 0,700.
Ankergeld 500. Ballast Clarirung 400	- 0,900.
Tonnengeld 100 rees pr. Tonne	- 30,000.
Leuchtfeuergeld 50 rees	- 15,000.
Beitrag zur Handelskammer	- 1,500.
Kleine Speesen 720. Gesundheitspass 240	- 0,960.
	Rs. 56,260.

Schiffe, welche in Ballast wieder ausgehen, zahlen 200 rs. pr. Ton. für Leuchtfeuer, also den vierfachen Betrag gegen ein mit Ladung ausgehendes Schiff. — Schiffe, welche beladen einkommen, und mit derselben Ladung ausgehen, zahlen kein Tonnengeld.

Liverpool.

Der zweite See- und Handelshafen Englands, belegen am rechten Ufer der Mersey, etwa drei Meilen von dessen Mündung. Dieser ausgezeichnete Hafen und die verschiedenen Docks, welches Alles mit unglaublichen Kosten hergestellt ist, und bequemen Raum für eine Handelsflotte von 500,000 Tons Lastengehalt bietet, wird schwerlich von ähnlichen Anlagen in der Welt übertroffen.

Lootsgeld-Tarif.

a. Einkommend:

Brittische Schiffe zahlen:

Von dem westlichen Ende von Great-Ormshead	9 *s* 0 *d* pr. Fuss
Von dem Hause auf der Insel Great-Hilbre, oder von der Rhede von Hoylake, oder von der Boje in Formby-Canal	4 - 0 - -

b. Ausgehend:

Entweder durch den Rock- oder Formby-Canal	4 - 0 - -

Fremde Schiffe zahlen 3 *s* pr. Fuss mehr.

Weder ein einheimisches, noch fremdes Schiff darf sich weigern einen Lootsen zu nehmen; sollte aber ein einkommendes Schiff die Brasil-Boje in dem Rock-Canal, oder die mittlere Boje im Formby-Canal passirt sein, oder das Lootsenboot bei stürmischem Wetter in den Narrows des Canals mit einem Schiffe zusammen treffen und ohne grosse Gefahr keinen Lootsen abgeben können, so soll der Lootse vorauf segeln, und jeden Falls ein solches Lootsgeld ausbezahlt erhalten, als ihm bei der nächsten Versammlung des Committees zugesprochen wird.

Für Fluss-Lootsgeld zahlt man ausserdem:

Mit Ausschluss des Tages an dem das Schiff aus See kam, dem Tage da es in den Dock kommt, und dem Tage da es in See kommt .... pr. Tag £ 0.5 s 0 d

und wenn ein Lootsenboot zur Hülfe verlangt wird - - 2.2 s 0 -

Das Lootsgeld von See nach Hoylake ist das halbe einkommende und das Lootsgeld von Hoylake nach See das halbe ausgehende Lootsgeld. Wenn der Lootse oder das Lootsenboot auch keinen vollen Tag in Bedienung steht, so muss doch stets für einen vollen Tag bezahlt werden.

Besondere Vergütung an den Lootsen für Beistand in Gefahr wird von dem Committee festgestellt.

Schiffe, welche bereits von dem Lootsen verlassen, vom Winde zurückgetrieben werden, und aufs Neue eines Lootsen bedürfen, zahlen dann die Hälfte des Lootsgeldes.

Tarif der Schlepp-Dampfschiff-Compagnie.

Name der Schlepper.	Nummer.	Pferdekraft.	Vom Dock nach dem Rock oder Magazinen. £	s	Vom Dock nach N. W. Feuerschiff oder Glokkenboje. £	s	Extra-Schlepplohn pr. Stunde ausserhalb Feuerschiff. £	s	Von N. W. Feuerschiff nach dem Fluss oder Dock. £	s	Extra-Schlepplohn pr. Stunde einkommend. £	s
Albert...	1	100	5.	5.	14.	14.	2.	10.	12.	12.	2.	2.
Präsident.	2	100	5.	5.	14.	14.	2.	10.	12.	12.	2.	2.
Victoria..	3	100	5.	5.	14.	14.	2.	10.	12.	12.	2.	2.
Hero....	4	100	5.	5.	14.	14.	2.	10.	12.	12.	2.	2.
Mona...	5	70	4.	4.	12.	0.	2.	0.	10.	0.	1.	15.
Ormrod..	6	40	3.	0.	8.	0.	1.	10.	7.	0.	1.	0.
Druid...	7	40	3.	0.	8.	0.	1.	10.	7.	0.	1.	0.

Die vorstehenden Ansätze beziehen sich nicht auf dem Schiffe in Noth oder bei Strandungsfällen geleistete Hülfe. Wenn zwei Schiffe von einem Dampfer zugleich geschleppt werden, wird jedem Schiffe nur $^3/_4$ des obigen Tarifes berechnet.

Name der Schlepper.	Nr.	Pferdekraft.	Beistand vom Flusse zum Dock für die 1ste Stunde		Für jede fernere Stunde.		V. Sloyne-Rock oder den Magazinen Extra.		Schlepplohn von einem Dock zum andern.	
			£	s	£	s	£	s	£	s
Albert......	1	100	2.	2.	1.	10.	1.	1.	3.	0.
Präsident...	2	100	2.	2.	1.	10.	1.	1.	3.	0.
Victoria....	3	100	2.	2.	1.	10.	1.	1.	3.	0.
Hero.......	4	100	2.	2.	1.	10.	1.	1.	3.	0.
Mona......	5	70	2.	0.	1.	5.	1.	0.	2.	0.
Ormrod....	6	40	1.	10.	1.	0.	0.	15.	1.	10.
Druid......	7	40	1.	10.	1.	0.	0.	15.	1.	10.

Hafen- und Dock-Unkosten. pr. Ton.

Alle Schiffe aus europäischen Häfen bis nordwärts zum Cap Finisterre und westlich des Nord Caps und ausserhalb des Kattegat und der Ostsee mit Einschluss der Inseln Guernsey, Jersey, Alderney, Sark, den Faroe-Inseln und Island .... 0 s 9 d

Von innerhalb des Kattegat, der Ostsee mit Einschluss von ganz Schweden, dem weissen Meer, allen Häfen Europas südlich von Cap Finisterre, ausserhalb des mittelländischen Meeres, Newfoundland, Grönland, Davis-Strasse, den Canarischen Inseln, den Western Islands, Madeira und den Azoren .... 1 - 0 -

Von allen sonstigen Häfen .... 1 - 3 -

Ankergeld:

Brittische Schiffe von vorbenannten Häfen zahlen pr. Schiff 1 s 3 d

Fremde Schiffe - - - - - - 1 - 6 -

Leuchtfeuer-Abgaben:

Alle Schiffe, welche von oder nach einem Hafen in Grossbritannien oder Irland segeln, zahlen pr. Ton. 0 - $^1/_2$ -

Alle Schiffe, welche von oder nach auswärtigen Häfen segeln .... - 0 - 1

Schwimmende Leuchtfeuer:

Dazu hat jedes ein- oder ausgehende Schiff zu zahlen.................................. pr. Ton. 0 s 1/2 d

Livorno.

Wichtigster Hafen Italiens im Toscanischen. Die Abgaben für Schiffe sind geringe und für alle Nationen gleich.

Ein Schiff von 200 Last Grösse mit Ladung ein und in Ballast aus, hatte an Unkosten zu zahlen:

Für Ankergeld..............................	Lira 112.	0	Soldi
- Gesundheits-Certificat....................	- 10.	10	-
- dasselbe mit Ladung ausgehend würde zahlen	- 14.	0	-
- jedes Connossement über eine Parthie Waaren	- 4.	10	-

Dieses sind die sämmtlichen Unkosten.

In Livorno rechnet man nach Pezza à 20 Soldi zu 12 Denari und = ca. 1 ℛ 15 gr Gold. Ausser den Pezzas ist hier indess auch die Lira gebräuchlich, wovon 5 3/4 in Wechsel und 6 in Waarenkäufen = 1 Pezza sind. Auch diese Lira wird in 20 Soldi zu 12 Denari getheilt, weshalb, wenn von Soldi und Denari die Rede ist, stets darauf zu achten, ob Soldi di Pezza oder Soldi di Lira gemeint sind. 1 Lira ist = ca. 15 gr Gold.

London.

Der erste Handelsplatz der Welt und Hauptstadt des Brittischen Reiches, dessen Häfen jährlich von 20,000 Schiffen besucht werden. Ausser dem Handel mit Waaren hat ein unermessliches Wechsel- und auch Assecuranzgeschäft hier seinen Sitz, wodurch denn London zum Mittelpunkt des Welthandels geworden, und wenn Capitaine in der Fremde gezwungen sind zur Deckung von Schiffs-Unkosten Wechsel zu trassiren, so geschicht dies gemeiniglich, nach vom Rheder zuvor erhaltener Vollmacht und Verfügung auf ein demselben befreundetes Londoner Haus.

In Folge dieses Umstandes überschreiten wir hier ausnahmsweise die uns vorgesteckte möglichste Kürze in unseren Angaben und Beschränkung der letzteren auf blosse Unkosten für das Schiff selbst, indem wir eine vergleichende Münz-Tabelle folgen lassen,

die indess nicht als feste Norm anzunehmen, da leider England wie Bremen nach Goldwährung rechnet, und dieses nie ein genaues Verhältniss dem Silberfusse gegenüber zulässt.

Oesterreich (Triest, Venedig etc.)	Conv. Guld.	10. 9.	= 1	£.
Russland	Bco. Rubel	1.—	=10	Pence Sterl.
-	Silber -	1.—	=40	- -
Frankreich	Francs	25.65 c	= 1	£.
Holland und dessen Besitzungen	Gulden	12. 5½	= 1	£.
Bombay	Rupie	10. 8 ann.	= 1	£.
Buenos-Ayres	Piaster	4. 7 real.	= 1	£.
Calcutta	Sicca Rupie	10.—	= 1	£.
China	Tale	3.550 Cas.	= 1	£.
Constantinopel	Piaster	110. —	= 1	£.
Galatz, Ibrail	Piaster	90. —	= 1	£.
Hayti	Hayti Dollars	90.—	= 1	£.
Nord-America, Mexico, Havana	Dollars	4.90 c	= 1	£.
Kirchenstaat	Scudi	4.90 -	= 1	£.

Tonnengeld: Zur Erhaltung und Erneuerung der Grund-Ankerketten (Moorings) und zur Deckung des Gehalts für die Hafenmeister und deren Gehülfen ist folgendes Tonnengeld von den Schiffen zu erheben:

Von jedem Schiffe nach oder von einem britischen Hafen, Dänemark, Norwegen, Lappland, Holstein, Hamburg, Bremen, oder irgend einem Hafen der Nordsee, Holland, Frankreich (incl. Ushant), Guernsey, Jersey oder Insel Man. Für jede Reise sowohl einkommend als ausgehend .... pr. Ton ¼ penny.

Von jedem Schiffe, von oder nach Finnland, Russland, Preussen, Schweden oder irgend einem Hafen der Ostsee einkommend und ausgehend .... pr. Ton ½ penny.

Von jedem Schiffe von oder nach Frankreich (zwischen Ushant und Spanien), Portugal, Spanien (ausser vom Mittelmeere), den Azoren, Madeira, Canarische Inseln, Nord-Amerika und den britischen Colonien in Nord-Amerika, einkommend und ausgehend

pr. Ton ¾ penny.

Von jedem Sciffe von oder nach Grönland, Gibraltar, Frankreich oder Spanien (incl. dem Mittelmeer), oder irgend einem Hafen im Mittelmeer, oder von Westindien, Louisiana, Mexico, Südamerika, Afrika, Ostindien, China und allen sonstigen Häfen einkommend und ausgehend .... pr. Ton ¾ penny.

Tarif der Themse-Dampf-Schlepp-Compagnie.

Entfernung und Tonnengehalt.		unter 150 Tons	150 bis 200	200 bis 250	250 bis 300	300 bis 350	350 bis 400	400 bis 500	500 bis 600	600 bis 700	700 bis 800
		£ s	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Von Pool od. Docks	nach od. von Gravesend....	5.10	6	7	8	9	10	11	12	14	16
Gravesend n. od. v. the Nore ..		5. 0	5	6	7	8	9	10	11	13	15
the Nore	- - Nob Channel	5. 0	5	6	7	8	9	10	11	13	15
Nob Channel	- PansandHole	5. 0	6	7	8	9	10	11	12	14	16
Pansand Hole	- E.B.M.Sands	5. 0	6	6	6	7	8	9	10	12	14

Wenn zwei Schiffe gleichzeitig geschleppt werden, wird für jedes Schiff $^3/_4$ des obigen Tarifes berechnet.

Tarif der Dampfschlepper

Unity, Tam O'Shanter, Souter Johnny, William Wallace, Robert Burns und Caledonia.

Von dem Pool nach	Blackwall £ s	Gallions £ s	Purfleet £ s	Gravesend £ s
Schiffe von 150 bis 200 Tons.......	2.10	3.10	5. 0	6. 0
- 200 - 250 -	2.15	4. 0	5.10	7. 0
- 250 - 300 -	3. 0	4.10	6. 0	8. 0
- 300 - 350 -	3. 5	5. 0	7. 0	9. 0
- 350 - 400 -	3.10	5.10	8. 0	10. 0
- 400 - 500 -	4. 5	6.10	9. 0	11. 0
- 500 - 600 -	5. 5	7.10	10. 0	12. 0
- 600 - 700 -	6. 5	8.10	12. 0	14. 0
- 700 - 800 -	7. 5	10. 0	14. 0	16. 0

Von Gravesend nach	Nore £ s	Nob £ s	Across flats £ s	Sands £ s	Downs £ s
Schiffe von 150 bis 200 Tons.	7. 0	14. 0	19. 0	25. 0	36. 0
- 200 - 300 -	8. 0	16. 0	21. 0	26. 0	40. 0
- 300 - 400 -	10. 0	20. 0	26. 0	36. 0	50. 0
- 400 - 500 -	12. 0	24. 0	30. 0	40. 0	56. 0
- 500 - 600 -	15. 0	30. 0	40. 0	50. 0	60. 0

Uebereinkünfte werden oft zu billigeren Bedingungen geschlossen.

TARIF de[...]

festgestellt vom Trinity-House für das Lootsen [...]

Von	Nach	7 Fuss und darunt. £ s d	8 Fuss £ s d	9 Fuss £ s d	10 Fuss £ s d	11 Fuss £ s d	12 Fu[ss] £ s d
See, Orfordness, den Dünen, Hoseley-Bay und umgekehrt	Nore oder den Werften	3.13.6	4. 2.9	4.12.0	5. 1.3	5. 5.9	6. 3.0
	Gravesend, Chatham, Standgate-Creek oder Blackstakes	4.12.3	5. 7.9	6. 3.3	6.18.0	7.11.9	8. 5.6
	Long Reach	4.16.6	5.12.3	6. 8.0	7. 2.6	7.18.3	8.13.[illegible]
	Woolwich oder Blackwall	5. 5.4	6. 1.6	6.17.0	7.11.9	8.10.3	9. 4.0
	Den Moorings oder London Docks	5.16.0	6. 9.9	7. 3.6	7.17.3	8.19.6	9.13.3
Nore oder den Werften und umgekehrt	Gravesend, Standgate-Creek oder Blackstakes	1.18.4	2. 3.3	2. 7.0	2.10.6	2.19.9	3. 6.[illegible]
	Long Reach oder Chatham	2. 6.0	2.10.6	2.15.3	2.19.9	3. 9 0	3.1[illegible]
	Woolwich oder Blackwall	2.15.3	3. 1.9	3. 8.0	3.13.6	4. 2.9	4.1[illegible]
	Den Moorings oder London Docks	3. 4.6	3.10.9	3.17.3	4. 2.9	4.16.6	5. 5.[illegible]
Gravesend Reach und umgekehrt	Long Reach	0. 9.3	0.14.9	1. 0.3	1. 5.3	1.10.0	1.14.6
	Woolwich oder Blackwall	1. 3.0	1. 7.6	1.12.3	1.16.9	2. 4.3	2.13.[illegible]
	Den Moorings oder London Docks	1. 7.6	1.14.0	2. 0.6	2. 6.0	2.15.3	3. 4.[illegible]
	Sheerness, Standgate-Creek oder Blackstakes	2.15.3	2.19.0	3. 1.9	3. 4.6	3.13.6	4. 2.[illegible]
	Chatham	3. 4.6	3. 8.0	3.10.9	3.13.6	4. 2.9	4.12.[illegible]
Long Reach und umgekehrt	Woolwich oder Blackwall	0.18.6	1. 2.0	1. 4.9	1. 7.6	1.16.9	2. 6.[illegible]
	Den Moorings oder London Docks	1. 7.6	1.11.3	1.14.0	1.16.9	2. 6.0	2.13.3
	Sheerness, Standgate-Creek oder Blackstakes	3. 4.6	3. 8.0	3.10.9	3.13.6	4. 2.9	4.12.0
	Chatham	3.13.6	3.17.3	4. 0.0	4. 2.9	4.12.0	5. 1.3
Woolwich oder Blackwall und umgekehrt	Den Moorings oder London Docks	0.18.6	1. 2.0	1. 4.9	1. 7.6	1.10.0	1.12.3
	Sheerness, Standgate-Creek oder Blackstakes	3.13.6	3.17.3	4. 0.0	4. 2.9	4.12.0	5. 1.3
	Chatham	4. 2.9	4. 6.6	4. 9.3	4.12.0	5. 1.3	5.10.6

Von	Nach	unter 7 Fuss £ s d	7—10 Fuss £ s d	11 Fuss £ s d	12 Fuss £ s d	13 F[uss] £ s [d]
*) Den Dünen	Nove, Sheerness, Standgate-Creek, Gravesend	4.19. 9	7. 9.9	8. 6.7	8.19.6	9.14.[illegible]
	Long Reach	5.10. 3	8. 0.1	8.19.6	9.14.6	10.11.[illegible]
	Blackwall oder London	6. 5. 8	8.10.6	9.14.6	10. 9.6	11. 9.[illegible]
Standgate-Creek	(Gravesend	3. 2.10	3.13.2	4. 3.9	4.14.0	5. 4.[illegible]

*) In der 1855 erschienenen „Kauffahrtei-Schifffahrts-Akte" (Bremen bei Heinr[...]
seiner Ausgabe von 1856 aufführt.

Lootsgeldes,

Schiffen nach und von den nachstehenden Orten:

13 Fuss	14 Fuss	15 Fuss	16 Fuss	17 Fuss	18 Fuss	19 Fuss	20 Fuss	21 Fuss	22 Fuss	23 Fuss und darüb.
£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d
6.13.6	7. 7.3	7.16.6	8.14.9	9. 8.6	10.17.0	11.10.0	12.17.6	14. 5.3	16.11.3	18. 8.0
8.19.6	9.13.3	10. 7.0	11. 0.9	11.14.6	14. 1.6	16.13.0	19. 6.6	21. 5.0	23. 3.9	25. 2.3
9. 8.6	10. 0.0	10.16.3	11.10.0	13. 3.6	15. 9.0	18.11.0	21. 5.0	22. 0.0	24.16.9	26.13.6
10. 2.6	11. 0.9	11.14.6	12. 8.6	14. 3.6	16. 5.9	19.11.0	22. 1.6	24.16.9	27.12.0	. . .
10.11.6	11.10.0	12. 8.6	13. 2.3	14.14.6	17. 0.6	20.10.3	23. 4.6	. . .	. . .	. . .
3.11.9	3.15.6	4. 2.9	4.10.3	5. 1.3	5.16.0	6. 8.9	7.14.6	8.14.0	9.13.3	10.12.6
4. 2.9	4. 7.0	4.13.9	5. 5.0	5.16.0	6.15.3	8. 5.6	9.13.3	10.12.6	11.11.9	12.15.3
4.19.0	5. 8.6	5.16.0	6. 4.3	7. 2.6	8. 3.9	9. 4.0	11.11.9	12.11.3	13.16.0	. . .
5.15.0	6. 4.3	6.13.6	7. 2.6	8. 1.0	9. 4.0	11 .0.9	12.17.6	13.16.0	. . .	. . .
1.19.0	2. 3.9	2. 8.3	2.13.0	2.17.6	3. 2.0	3. 6.9	3.11.3	4.12.3	5.10.6	. . .
3. 2.6	3.11.9	3.18.3	4. 5.6	4.13.9	5. 1.3	6. 4.3	7.11.9	8.19.6	9.13.3	. . .
3.13.6	4. 2.9	4.12.0	5. 1.3	5.10.6	5.19.6	7. 7.3	8.14.9	. . .	. . .	. . .
4.12.0	5. 1.3	5.10.6	5.19.6	6. 8.9	6.18.0	7. 7.3	7.16.5	. . .	. . .	. . .
5. 1.3	5.10.6	5.19.6	6. 8.9	6.18.0	7. 7.3	7.16.5	8. 5.6	. . .	. . .	. . .
2.15.3	3. 4.6	3.13.6	4. 2.9	4.12.0	5. 3.6	5.16.0	6. 8.9	8. 5.6	9. 4.0	. . .
3. 4.6	3.13.6	4. 2.9	4.12.0	5. 3.6	5.16.0	6. 8.9	7. 7.3	9. 4.0	. . .	. . .
5. 1.3	5.10.6	5.19.6	6. 8.9	6.18.0	7. 7.3	7.17.6	8. 5.6	8.14.9	. . .	. . .
5.10.6	5.19.6	6. 8.9	6.18.0	7. 7.3	7.16.6	8. 5.6	8.14.9	9. 4.0	. . .	. . .
1.16.9	2. 1.6	2. 6.0	2.10.6	2.15.3	2.19.9	3. 4.6	3. 9.0	. . .	. . .	. . .
5.10.6	5.19.6	6. 8.9	6.18.0	7. 7.3	7.16.6	8. 5.6	8.14.9	. . .	. . .	. . .
5.19.6	6. 8.9	6.18.9	7. 7.3	7.16.6	8. 5.6	8.14.9	9. 4.0	. . .	. . .	. . .

14 Fuss	15 Fuss	16 Fuss	17 Fuss	18 Fuss	19 Fuss	20 Fuss	21 Fuss	22 Fuss	23 Fuss
£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d
10. 9. 6	11. 4.5	11.19.5	12.14.4	15. 5.2	18. 1. 0	20.19. 0	23. 0.9	25. 2.8	27. 4.7
11. 6.10	12. 6.4	13. 0.4	14. 5.9	16.16.7	20. 3. 0	23. 0.10	25. 2.8	27. 4.7	29. 6.7
12. 3. 4	13. 6.4	14. 1.2	15.17.1	18. 8.1	22. 4.10	25. 2. 8	27. 4.7	. . .	. . .
6.15. 2	6. 5.8	6.16.1	7. 6.7	7.17.1	8. 7. 6	8.18. 0	. . .	. . .	. . .

Strack) sind die folgenden Lootsgelder ca. 5 % höher angesetzt, als Daniels in

Von den Dünen nach der Insel Wight:

bis 7 Fuss	£ 3.15 s 0 d	15 Fuss	£ 8.8 s 0 d
- 8 -	- 4. 7 - 6 -	16 -	- 9.0 - 0 -
- 9 -	- 5. 0 - 0 -	17 -	- 9.9 - 0 -
- 10 -	- 5.12 - 6 -	18 -	- 11.0 - 0 -
- 11 -	- 6. 4 - 0 -	19 -	- 13.0 - 0 -
- 12 -	- 6.15 - 0 -	20 -	- 15.0 - 0 -
- 13 -	- 7. 6 - 0 -	21 -	- 17.0 - 0 -
- 14 -	- 7.16 - 6 -	21 F. u. darüb.	- 18.0 - 0 -

Schiffe, welche kein brittisches Register haben, zahlen 1/4 mehr, ausser solche, welche ganz mit Korn oder anderen Lebensmitteln beladen sind, oder solche, welche durch Privilegien dieselben Abgaben und Unkosten als brittische einregistrirte Schiffe zu zahlen haben.

Für den halben Fuss wird bei allen obigen Tarifen der Durchschnitt zweier Ansätze genommen.

Tarif des Lootsgeldes um Schiffe bis nach den Dünen zu lootsen:

	60 bis unter 150 Ton.	150 bis unter 250 Ton.	250 bis unter 400 Ton.	400 bis unter 600 Ton.	600 und darüber.
	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d
Von der Höhe von Dungeness, bis zur Höhe von Folkstone, die Kirche N. N. W. nach Compass	2. 0.0.	3. 0.0.	3.10.0.	4. 0.0.	5. 5.0.
Von der Höhe von Folkstone nach South Foreland die Feuer in einer Linie	1.10.0.	2. 0.0.	2.10.0.	3. 0.0.	4. 4.0.
Von der Höhe von South Foreland bis zu den Dünen	1. 5.0.	1. 5.0.	1.10.0.	2. 0.0.	3. 3.0.

Lootsen-Reglement.

Küstenfahrzeuge sind nicht gezwungen einen regulären Lootsen zu nehmen, sondern bedienen sich gewöhnlich eines „waterman“ mit dem ein gegenseitiges Uebereinkommen getroffen wird — von 12 s bis £ 1. — pr. Schiff.

Lootsen, welche ein Schiff von der Themse auszubringen haben, müssen sich eine Liegezeit von drei Tagen ohne Vergütung gefallen lassen, wenn das Schiff durch Umstände zurückgehalten wird. Für

fernere Liegezeit können sie 6 *s* pr. Tag beanspruchen. Bootsleute, welche dem Schiffe bei Fluth oder Ebbe Hülfe leisten, erhalten für eine ganze Fluthzeit 8 *s* pr. Mann, für halbe Fluthzeit 4 *s* pr. Mann, und so im Verhältniss.

Für Verholen von Schiffen von den Grund-Ankern (Moorings) in irgend ein Dock:

Unter 300 Tons Grösse 15 *s*, von 600 bis 1000 Tons £ 1.11 *s* 6 *d*
von 300—600 - - 21 -, über 1000 - - 2. 2 - 0 -

In der Themse oberhalb Gravesend für ein Boot zum Fortbringen eines Ankers über 4 Cwt. mit entsprechender Schleppleine £ 2. 2 *s*; desgleichen über 2 Cwt. £ 1.1 *s*; desgl. unter 2 Cwt. 15 *s* für die ganze Tour von Gravesend nach London; und für jeden Bootsmann 8 *s* pr. Fluthzeit.

Für fremde Schiffe.

Alle nicht privilegirte Schiffe zahlen das Lootsgeld nach dem Verhältniss ihres Tonnengehalts. Nachstehende Tabelle A ist der Tarif für Schiffe, welche die nördlichen und östlichen Häfen befahren, während Tabelle B den Tarif für alle übrigen Schiffe enthält.

Lootsgeld-Tabelle für unprivilegirte Schiffe.

Tabelle A.			Tabelle B.		
Tonnengehalt.	Beladen. £ *s* *d*	in Ballast. £ *s* *d*	Tonnengehalt.	Beladen. £ *s* *d*	in Ballast. £ *s* *d*
70	5.16. 0		70	5.16. 0	
80	6. 5. 0		80	6. 5. 0	
90	6.14. 6		90	6.14. 6	
100	7. 3. 6	5.16. 0 (70–140)	100	7. 3. 6	5.16. 0 (70–130)
110	7.10. 6		110	7.12. 0	
120	7.17. 6		120	8. 0. 6	
130	8. 4. 0		130	8. 8. 0	
140	8.11. 0		140	8.16. 0	5.17. 6
150	8.18. 0	5.18. 6	150	9. 5. 0	6. 3. 6
160	9. 2. 6	6. 2. 0	160	9.10. 0	6. 6. 6
170	9. 7. 0	6. 4. 6	170	9.15. 6	6.10. 0
180	9.12. 0	6. 8. 0	180	10. 1. 0	6.14. 0
190	9.16. 6	6.11. 0	190	10. 6. 0	6.17. 6

Tonnengehalt.	Tabelle A. Beladen. £ s d	in Ballast. £ s d	Tonnengehalt.	Tabelle B. Beladen. £ s d	in Ballast. £ s d
200	10. 1. 0	6.14. 0	200	10.11. 6	7. 1. 0
210	10. 5. 6	6.17. 0	210	10.15. 6	7. 3. 6
220	10.10. 0	7. 0. 6	220	10.19. 6	7. 6. 6
230	10.15. 0	7. 3. 0	230	11. 3. 0	7. 8. 6
240	10.19. 6	7. 6. 6	240	11. 7. 0	7.11. 6
250	11. 4. 0	7. 9. 6	250	11.11. 0	7.14. 0
260	11. 7. 0	7.11. 6	260	11.14. 6	7.16. 6
270	11.10. 0	7.13. 0	270	11.18. 6	7.18. 6
280	11.13. 0	7.15. 6	280	12. 2. 6	8. 1. 6
290	11.16. 6	7.18. 0	290	12. 6. 0	8. 4. 0
300	11.19. 0	7.19. 6	300	12.10. 0	8. 6. 6
310	12. 2. 6	8. 1. 6	310	12.16. 6	8.11. 0
320	12. 5. 6	8. 4. 0	320	13. 3. 6	8.15. 6
330	12. 8. 6	8. 5. 6	330	13.10. 6	9. 0. 6
340	12.11. 6	8. 8. 0	340	13.17. 6	9. 5. 0
350	12.15. 0	8. 9. 6	350	14. 4. 6	9. 9. 6
360	12.17. 6	8.11. 6	360	14.11. 0	9.14. 0
370	13. 1. 0	8.14. 0	370	14.18. 0	9.18. 6
380	13. 4. 0	8.16. 0	380	15. 5. 0	10. 3. 6
390	13. 7. 0	8.18. 0	390	15.12. 0	10. 8. 0
400	13.10. 0	9. 0. 0	400	15.19. 0	10.12. 6
410	13.12. 6	9. 2. 0	410	16. 1. 0	10.14. 0
420	13.14. 6	9. 3. 0	420	16. 3. 6	10.15. 6
430	13.17. 0	9. 4. 6	430	16. 5. 6	10.17. 0
440	13.19. 0	9. 6. 6	440	16. 8. 0	10.18. 6
450	14. 1. 6	9. 7. 6	450	16.10. 6	11. 0. 6
460	14. 4. 0	9. 9. 6	460	16.12. 6	11. 1. 6
470	14. 6. 0	9.11. 0	470	16.15. 0	11. 3. 0
480	14. 8. 6	9.12. 6	480	16.17. 0	11. 5. 0
490	14.10. 6	9.13. 6	490	16.19. 6	11. 6. 6
500	14.13. 0	9.15. 6	500	17. 2. 0	11. 7. 6

Fremde Schiffe über 500 Tons für jede Ton. 3 *d* mehr.

Sonstige Abgaben und Reglements auf der Themse.

Capitaine und sonstige Personen, denen die Sorge für, die Themse befahrenden oder daselbst ankernden Schiffe obliegt, dürfen dieselben nicht so legen, dass die Einfahrt zu den Docks oder öffentlichen Landungsplätzen beengt wird, bei Strafe bis zu £ 10; d. h. Schiffe dürfen nur in der Entfernung von 200 Yards von der Einfahrt zum East-India, West-India und London-Dock, oder von 150 Yards von der Einfahrt zum West-India South-Dock, oder von 100 Yards von St. Katherine, Commercial, East-Country und Grand Surrey-Canal-Dock zu Anker gehen oder an den Moorings befestigt werden, so wie sie dem Gravesend Stadt-Damm und Terrace-Damm, und der Einfahrt des Regents-Canals um 75 Yards entfernt bleiben müssen.

Ramsgate's Hafengeld müssen alle Schiffe bezahlen, welche jenen Hafen auf ihrer Reise passiren mit 2 *d* pr. Ton. unter 300 Tons
und ½ *d* - über 300 -

Nicht privilegirte zahlen das Doppelte.

Dover Hafengeld müssen alle Schiffe ohne Unterschied bezahlen, welche den benannten Hafen passiren, und zwar mit 1½ *d* pr. Ton.

Ballast ist zu bekommen pr. Ton. von 20 Cwt. zu 1 *s* 3 *d* ungewaschen
und 2 - 6 - gewaschen.

Denselben in irgend einem Dock oder Canal zu liefern 4 *d* pr. Ton. Zulage. Denselben zu entladen auf dem Strom 6 *d* pr. Ton., so wie ausserdem 6 *d* pr. Ton. Arbeitslohn, nebst einer kleinen Gratification.

In Folge eines Gesetzes hat die Corporation von Trinity-House das alleinige Recht Schiffe mit Ballast zu versorgen, und sollen alle Personen, welche unberechtigter Weise Ballast liefern mit £ 10 bestraft werden.

London-Dock-Company.

Tonnengeld wird von allen Schiffen für die ersten 4 Wochen 6 *d* pr. Ton., für weitere Liegezeit pr. Ton. pr. Woche 1 *d* bezahlt.

Schiffe ganz mit Korn beladen sind frei von Tonnengeld, zahlen indess für Ein- und Ausholen vom Dock

wenn über 100 Tons Grösse .... £1. 1 s 0 d
- unter 100 - - .... - 0.10 - 6 -
mit Erlaubniss noch 24 Stunden nach gänzlicher Entlöschung frei im Dock zu bleiben.

Liegegeld nach dieser Zeit pr. Ton...... 1 d pr. Woche.

Schiffe ganz mit Kohlen beladen sind frei von Tonnengeld, zahlen indess für Ein- und Ausholen vom Dock £ 1.1 s 0 d
für jede Ton. Kohlen, welche gelöscht wird pr. Ton. 6 -

Liegegeld nach Entlöschung pr. Ton...... 1 - pr. Woche.

Für Entlöschen der Ladung, wenn dieselbe gelandet wird:
Wenn in Fässer Zucker von Westindien bestehend (incl. Küperlohn) pr. Ton. 1 s 9 d
- - Kisten - von über 5 Cwt. pr. Kiste do. - 1 - 3 -
- - do. - - unter 5 - in Säcken, Matten, Kisten, Körben etc...................... - 0 - 9 -
gemischte Güter zu 1 s pr. Ton.

Schleppdampfbööte werden bereit gehalten, um in gewissen Fällen Schiffen, welche in dieses Dock holen wollen, unentgeltlich Beistand zu leisten, ebenso werden Schiffe, welche ihre Ladung in dem Dock entlöscht haben, wenn sie über 275 Tons Grösse halten, bis nach Blackwall hinunter geschleppt.

Wasser, unfiltrirtes zu 1 s pr. Fass, filtrirtes zu 2 s pr. Fass.

St. Katherine-Dock.

Tonnengeld. Schiffe von Britannien und europäischen Häfen mit Ausschluss der Ostsee........................ 6 d pr. Ton.

Schiffe von anderen Häfen................ 9 - -

Die erstbenannte Classe hat dafür 6 Wochen Liegezeit, wenn die Ladung durch die Compagnie entlöscht wird, die zweite Classe 4 Wochen Liegezeit unter derselben Bedingung. — Schiffe, deren Ladung von der eigenen Besatzung entlöscht wird, haben vom Tage der Ankunft

Liegegeld zu zahlen .... pr. Woche 1 d pr. Ton.

Ein Hülfsboot wird beim Einholen dem Schiffe unentgeltlich geliefert, so wie wenn ein Schiff von 275 Tons Grösse im Dock

entlöscht worden, ein Dampfboot dasselbe bis Blackwall für Rechnung der Compagnie schleppen wird.

Entladungskosten wie im London Dock.

Ost- und West-India-Dock-Company.

Die Docks und Werke dieser Compagnie sind die

1) Ostindischen Ein- und Ausfuhr-Docks und das Bassin, die östlichen Docks genannt;

2) Westindischen Ein- und Ausfuhr-Docks und die Blackwall- und Limehouse-Bassins, die westlichen Docks genannt.

Tonnengeld-Ansätze. Einkommende Schiffe werden von der Compagnie entlöscht; für das Holen in den Dock, Festmachen und Verholen, für Entlöschung der Ladung und für Benutzung des Docks auf 4 bis 6 Wochen.................... ca. 2 *s* pr. Ton.
Späteres Liegegeld .... pr. Woche 1 *d* -

Schiffe, welche ihre Ladung durch eigene Mannschaft löschen lassen, zahlen für Benutzung des Docks, ausser Festmachen, Losmachen und Verholen für die Dauer von 4 Wochen 6 — 9 *d* pr. Ton.

Schiffe ganz mit Korn beladen, zahlen im Ganzen:

wenn unter 100 Tons.................... £ 0.10 *s* 6 *d*
- über - - .... - 1. 1 - 0 -

Schiffe zwei Drittheil mit Korn beladen, zahlen die Abgaben nach Verhältniss.

Schiffe, welche einlaufen, nur um aus den Einfuhr-Waarenhäusern zu laden, zahlen für Benutzung des Docks pr. Woche 6 *d* pr. Ton. auf das verladene Brutto-Gewicht.

Zum Behuf der rascheren Entlöschung des Schiffes, zur Verküperung der Wasserfässer, Verstauung u. s. w. kann man jede nöthige Hülfsleistung erhalten, und zwar zu 3 *s* 6 *d* pr. Mann pr. Tag.

Für Benutzung der schwimmenden Maschine zum Reinigen der Schiffe nebst einem Führer derselben pr. Tag 20 *s*.

Wasser wird von der East-London-Waterworks-Cysterne zu 1 *s* pr. Fass geliefert; wenn dasselbe filtrirt ist zu 2 *s* pr. Fass.

Regent's Canal Dock, Limehouse.

Ein- und Ausholen eines Schiffes

unter 150 Tons £0.15 s 0 d über 150 Tons £1.1 s 0 d

Leichterfahrzeuge mit Ballast

unter 150 Tons £0.15 s 0 d über 150 Tons £1.0 s 6 d

Für alle Artikel, welche in oder aus Schiffen von unter 100 Tons Grösse geladen werden .... pr. Ton. 0 s 6 d

Desgleichen über 100 Tons........ - 1 - 0 -

Schiffe, welche ihre Ladung überladen, u. Kohlenschiffe - 0 - 6 -

Liegegeld für entlöschte Schiffe pr. Woche...... - 0 - 1 -

Schiffe haben den Dock nach vorgängiger Kündigung innerhalb 7 Tage zu verlassen bei Strafe von 6 d pr. Ton. pr. Tag.

Arbeitstage.

Kohlenschiffe und Küstenfahrzeuge. Reg.-Tons.	Arbeitstage.	Südseeschiffe, Schiffe mit Bauholz beladen etc. Reg.-Tons.	Arbeitstage.
Schiffe unter 150 Tons...	4	Schiffe unter 150 Tons...	9
- v. 150 bis 250 - ...	7	- v. 150 bis 250 - ...	12
- - 250 - 350 - ...	9	- - 250 - 350 - ...	15
- - 350 und darüber...	11	- - 350 und darüber...	20

Schiffe, welche beim Ueberladen längere Zeit beschäftigt sind oder in dem Dock bleiben, zahlen dann 1 d pr. Ton. pr. Tag.

Commercial-Dock-Company.

Beladene Schiffe zahlen für Dock-Unkosten, mit Erlaubniss 4 Wochen kostenfrei im Dock zu bleiben ...... pr. Ton. 0 s 9 d

Nach Verlauf von 4 Wochen (wenn nicht entlöscht) pr. Woche.................. - 0 - 0¾ -

Wenn die Ladung entlöscht ist .... - 0 - 0½ -

Ein Schiff, welches nur theilweise beladen ist, zahlt mit Erlaubniss 3 Wochen im Dock zu bleiben, von jeder Tonne Güter am Bord 9 d.
Nach Ablauf dieser Zeit Liegegeld wie oben.

Schiffe mit Korn, Saat oder Mehl beladen, sind ganz frei, wenn ihre Ladung gelandet wird, sonst:

für Gebrauch des Dock £1.1 s pr. Schiff bis zur Entlöschung,
dann ½ d pr. Ton. pr. Woche.

Ganz leere Schiffe, mit Erlaubniss 4 Wochen zu liegen 9 *d* pr. Ton.
Nach 4 Wochen pr. Woche........................ 0½- -

Raa-Schiffe, welche ins Dock kommen, um nach einem andern Hafen zu laden, wenn über 100 Tons gross......... pr. Ton. 4 *d*.

Für Entladung der Schiffe durch die Compagnie.

Schiffe beladen mit Dielen, Planken, Stäben und Scheitholz 1 *s* 0 *d*
Wenn theilweise mit schweremHolze od.Masten, noch für jede load 0 - 6 -
Wenn theilweise mit Tannen od. FichtenBauholz - - - - 0 - 3 -
Wenn nur mit Talg beladen............................ 0 - 6 -

Schiffe, welche den Dock verlassen wollen, haben Tages zuvor hierüber eine schriftliche Anzeige zu machen, um die Kosten-Rechnung ordnen und einen Pass ausstellen zu können.

Lübeck.

Eine der freien Hansestädte, ungefähr 12 Meilen von der Ostsee an der Trave gelegen mit seinem Seehafen an der Mündung dieses Flusses, genannt Travemünde. Schiffe von 150 bis 200 Last Grösse werden an letzterem Orte mittelst Leichter-Fahrzeugen entladen und beladen.

Ein Schiff von 110 Lasten Grösse mit Steinkohlen einkommend und mit Stückgüter ausgehend, hatte folgende Unkosten-Rechnungen in Travemünde und Lübeck:

Unkosten in Lübeck:

Lootsgeld einkommend........................	Ct.*mk*	15. 0 ß
Erlaubniss in den Hafen zu legen...............	-	0. 4 -
Messung des Schiffes...........................	-	12. 4 -
Lastgeld für 69¾ Commerzlast...................	-	57. 1 -
Stempel-Papier 3.0. Kleine Unkosten 0.12.....	-	3.12 -
Dem Hafenmeister 1.0. Dem Fluss-Inspector 1.8.	-	2. 8 -
Am Baumhause 5.6. Commission 28.0.........	-	33. 6 -
Staatsabgaben in Travemünde..................	-	1. 0 -
Dem Oberlootsen...............................	-	3.12 -
Schiffsmäkler-Gebühren 31.8. Briefporto 2.0....	-	33. 8 -
	Im Ganzen Ct.*mk*	162. 7 ß

Unkosten in Travemünde.

Lootsgeld in den Hafen	Ct.m̶ℬ	3. 0ß
3 Arbeiter zum Löschen auf der Barre	-	9. 0 -
4 Körbe 5.0. Miethe für Kohlenrinnen 4. 0	-	9. 0 -
Unterschrift des Journals	-	1. 0 -
Div. Fuhrlohn nach Lübeck	-	11. 8 -
Lootsgeld nach See 3.0. 22 Bööte Ballast 22.0.	-	25. 0 -
Erlaubnissschein b. Ballast 2.0. Leichterfracht 9.0.	-	11. 0 -
1 Boot um Wasser zu füllen	-	2. 4 -
Commission auf ausgehende Fracht	-	20. 0 -
Zusammen	Ct.m̶ℬ	91. 12ß

Madras.

Ein Haupt-Handelsplatz an der Küste von Coromandel oder Westküste der Bay von Bengalien. Es befindet sich hieselbst kein Hafen, sondern die Schiffe ankern auf offener Rhede in der Nähe der Küste, woselbst fortwährend eine heftige Brandung läuft. Ausser diesen Unannehmlichkeiten wird der Ankerplatz noch von heftiger Strömung durchschnitten und ist den hier herrschenden zeitweiligen Orkanen ausgesetzt, so dass in Folge dessen dieser Ort weniger als Calcutta und Bombay besucht wird.

Das Ankergeld für Schiffe jeder Flagge... Rup. 38. 0. 0.

Bei Beladung und Entlöschung des Schiffes darf man sich nur mit besonderer Erlaubniss seiner eigenen Bööte bedienen, unter keiner Bedingung dagegen dieselben gar anderen Schiffen überlassen. Dagegen stehen Bööte zu Diensten zu folgender

Boot-Miethe.

		S. Rhede.	N. Rhede.
Für eine gewöhnliche Fahrt	Rup.	1. 3.0.	0.12.6
do. do. in einem besseren Boote	-	4. 0.0.	4. 0.0
- Rückfahrt	-	0.10.0.	0. 6.3

bei schlechtem Wetter die Hälfte mehr.

Cattamarran (Leichter) Miethe.

Kleine Cattamarrans.............................Rup. 1.0.0
Grosse do. ....Rup. 18.12.0 bis - 28.8.0
Leuchtfeuer-Abgaben .... pr. Schiff Rup. 25.0.0
Ausclarirungskosten........... pr. Schiff 1 pagoda 24 fanams.
Commission auf einkommende Fracht 2½ %. Ausgehend 5 %.

Malaga.

Stadt und Seehafen Spaniens in Granada mit gutem durch einen langen Damm geschützten Hafen. Die bedeutende Ausfuhr von Südfrüchten und Wein befördert hier einen sehr lebhaften Schiffsverkehr, dem der geräumige bei allen Winden zugängliche Ankerplatz jede Bequemlichkeit darbietet.

Ein Schiff von 60 Last Grösse hatte folgende Kosten:

Gesundheits-Visite und Quarantainekosten......	R. de Vell.	60.0 m.
Ankergeld 55.0. Hafen-Capitain 6.0.........	-	61.0 -
Leuchtthurm-Abgaben 1 rs. pr. Ton............		88.0 -
Hafen-Abgaben 40.0. Zollhaus-Abgaben 46.0.	-	86.0 -
Lootsgeld einkommend pr. Schiff..............	-	105.0 -
Ballast-Abgaben 15.0. Clarirung 46.0........	-	61.0 -
Erlaubniss zur Abreise 10.0. Consulat 100.0.	-	110.0 -
	R. d. Vell.	571.0 m.

In den südlichen Häfen Spaniens werden die Hafenkosten auch bei Versegelung in demselben Jahre nur einmal bezahlt.

Malta.

Diese durch den Postdampfboot-Verkehr und die ausgezeichneten Quarantaine-Anstalten, durch ihre Befestigung, und tiefen sichern Hafen von Valetta, auch als Zufluchtsort häufig besuchte Insel, liegt etwa 54 Meilen von Sicilien. — Schiffe, welche reparirt werden müssen, können ihre Schäden hier verhältnissmässig billig, jedenfalls aufs Beste ausbessern lassen. Die Stadt selbst ist auf einer schmalen Landzunge erbauet mit dem Schlosse und Leuchtthurm St. Elmo an

deren Spitze, und einem prachtvollen Hafen an jeder Seite, doch wird gewöhnlich der Südlichere mehr als der Nördlichere besucht.

Ein Schiff von 67 Last Grösse würde an Kosten zu zahlen haben:

Lootsgeld	£ 0.16 s 8 d
Ein- und Ausschleppen	- 2. 7 - 6 -
Hafen-Unkosten	- 6. 6 - 0 -
	£ 9.10 s 2 d

Tonnengeld. Schiffe, welche Güter löschen, zahlen für Clarirung pr. Ton .... 0 s 6 d

Ferner für jedes Certificat mit offiziellem Siegel .... 2 - 6 -

- - jeden Bogen gedrucktes Formular .... 0 - 2

Quarantaine. Schiffe zur Abhaltung der Quarantaine eingekommen zahlen für jeden Tag ihres Verbleibens im Hafen:

Schiffe von 26 bis 50 Tons	1 s 0 d	Von 151 bis 200 Tons..	2 s 6 d
- - 51 - 100 -	1 - 6 -	- 201 - 250 - ..	2 - 9 -
- - 101 - 150 -	2 - 0 -	- 251 und darüber...	3 - 0 -

Schiffe, welche unter Quarantaine segeln, zahlen für die übrige Quarantainezeit 2 s pr. Tag. — Schiffe, welche Quarantainepflichtig, aber nicht zur Abhaltung derselben eingetragen sind, zahlen pr. Tag ihres Aufenthalts 2 s. Irgend ein Schiff, welches unter Quarantaine in den grossen Hafen einläuft, zahlt eine Strafe von 200 Dollars. Wenn aber solche Schiffe daselbst in der Noth Schutz suchen, so zahlen sie 3 s pr. Tag für jedes, zu ihrer Bewachung nöthige Boot. Schiffe, an deren Bord ansteckende Krankheiten herrschen, zahlen für dadurch verursachte Kosten nach Verhältniss, doch nicht über 20 s extra pr. Tag.

In Malta gilt der span. $ 4 s 4 d, der Sicilianische $ 4 s 2 d, und der Scudo de Malta 1 s 8 d.

Personen, welche Quarantaine im Lazareth abhalten, zahlen nach Verhältniss von 2 s 6 d für jeden bestellten Wächter pr. Tag, eine einzelne Person soll jedoch nie über 1 s 3 d pr. Tag zu bezahlen haben.

Manilla.

Der Sitz der Regierung der „Philippinischen Inseln“ von denen die zehn grössten Lozon, Mindoro, Panay, Isla de Negro, Zebre, Layte, Samar, Masbate, Palayru und Magindamo.

Vor dem Hafen liegt eine Barre mit nur 13 Fuss Wasser, weshalb tiefergehende Schiffe bei Cavita, ungefähr 3 deutsche Meilen südlich von Manilla ankern, woselbst sich ein guter gegen Südwest- und Westwinde geschützter Hafen befindet. — An Abgaben würde Folgendes zu entrichten sein:

a. Auf Waaren im Entrepot:

Für Lagerung und Beaufsichtigung zollfrei lagernder Waaren 1 pCt. pr. Jahr, bei Wieder-Ausführung wiederum 1 pCt. pr. Jahr.

Nur mit besonderer Erlaubniss dürfen Waaren länger wie 2 Jahre im Entrepot bleiben. Vierzig Tage nach Ankunft des Schiffes muss die Erklärung abgegeben werden, ob die gelandeten Waaren zur inländischen Consumtion oder zollfreien Lagerung bestimmt sind.

b. Polizeiliches.

Ohne vorherigen Besuch der Sanitätsbehörde darf bei Strafe von 250 Piaster (£ 54.) kein Verkehr stattfinden. Der Capitain muss sogleich eine genaue Angabe der Ladung, Mannschaft, Passagiere so wie seine Schiffspapiere einreichen. Eine falsche Angabe zieht eine Strafe von 250 Piaster nach sich. Die Uebertretung der Quarantaine wird mit 500 Piaster bestraft. Um Ballast zu löschen oder zu laden bedarf es einer vorherigen Erlaubniss. Der Capitain darf keine Passagiere ohne Regierungspass an Bord nehmen bei Strafe von 250 Piaster. Kein Schiff darf ohne Erlaubniss wieder abfahren bei Strafe von 2 Piaster pr. Ton.

c. Schiffs-Unkosten.

Tonnengeld. Fremde Schiffe und chinesische Champans, welche löschen oder laden pr. Ton. 2 Real.
do. welche mit Ballast ein- u. ausgehen - 1 -

Die übrigen Kosten, etwa 15 bis 20 Doll., sind für den Hafen-Capitain, für Besuche der Sanitätsbehörde, für Pässe u. s. w.

Manzanillo (Cuba).

Indem wir im Allgemeinen auf das unter Havana gesagte verweisen, lassen wir hier nur specificirte Unkosten-Rechnung eines Bremer Schiffes von 220 Last (400 Tons Engl.) Grösse mit Ballast einkommend, in Ladung ausgehend, folgen:

Einkommendes Lootsgeld	$ 30. 0.
Ankergeld 6.0. Dollmetscher 2.50	- 8.50.
Visite der Gesundheitsbeamten	- 10.56.
Leuchtfeuer-Abgaben	- 21.87.
Tonnengeld von 349$^{53}/_{100}$ Tonnen à 1$^{1}/_{2}$ $	- 524.43.
Balanzo 5.25. Uebersetzung 4.0	- 9.25.
Eingangsrechte und kleine Kosten	- 4.50.
Commission 2$^{1}/_{2}$ %	
3 Leichter den Ballast zu löschen à 6.0	- 18. 0.
1 Offizianten am Bord 29 Tage à 1.0	- 29. 0.
19 Fässer Wasser à 60 c	- 11.40.
Ausgehendes Lootsgeld	- 30. 0.
Verholen des Schiffes 2.0. Fortpass 1.50	- 3.50.
Clarirung 16.0. Stempel 50 c	- 16.50.
Zollhaus-Visite wegen Clarirung	- 5.50.

Marseille.

Eine der grössten Handelsplätze Frankreichs am mittelländischen Meere mit einem schönen sichern Hafen, in welchem Schiffe bis 12 Fuss Tiefgang an den Kajen bequemen Lösch- und Ladeplatz finden. Einkommende Schiffe sind nicht gezwungen einen Lootsen zu nehmen, da das Lootsgeld indess in jedem Falle bezahlt werden muss, so lässt man denselben gewöhnlich an Bord kommen. Der Loots-Tarif ist 4 Sous (20 cent) pr. Ton. einkommend und 2 Sous (10 cent) pr. Ton. ausgehend. — Ein Leuchtthurm befindet sich an der Nordseite des Hafeneingangs auf dem Fort St. Jean, das Lazareth ist eins der besten in Europa, belegen etwas nördlich von der Stadt, und ein Krankenhaus auf der Rattoneau-Insel ist für diejenigen Leute bestimmt, deren Gesundheitszustand zweifelhaft ist. Die

Unkosten in Marseille sind gegen andere französische Häfen nur sehr geringe, da ausser dem Lootsgeld und etwaigen Quarantainekosten keine besondere Ausgaben zu erlegen sind.

Ein Schiff von 90 Last Grösse mit Ladung ein und aus, hatte zu zahlen:

Lootsgeld einkommend 126 Ton. à 4 Sous	Frcs.	25.20 c
- ausgehend à 2 Sous	-	12.60 -
Liegegeld dem Lootsen 4 Tage à 3.0	-	12. 0 -
Stempel für Manifest der Ladung ein und aus.....	-	5.90 -
Stempel auf den Zollpapieren für ausg. Fracht etc..	-	13.80 -
Gesundheitspass 5.0. Protest 4.0	-	9. 0 -
Accise für Verbrauch des Schiffsproviants.........	-	2.60 -
Messen des Schiffes 2.50. Consulatgebühren 26.20.	-	28.70 -
Bootmiethe 3.70. Dollmetscher 5.0	-	8.70 -
Kochhaus 3.0. Hülfsboot 25.0	-	28. 0 -
Trinkwasser 15.0. Porto etc. 4.15	-	19.15 -
	Frcs.	165.65 c

Commission einkommend 2½ %, ausgehend 5 %.

Matamoros (siehe Mexico).

Matanzas.

Ueber die speciellen Abgaben in den Häfen von Cuba sehe man Havana. Ein Bremer Schiff von 96 Last Grösse in Ballast ein, mit Ladung aus, zahlte (ausser Tonnengeld, welches schon in Havana entrichtet war):

Für Permit....................................	$	1. 0 r
Visite, Register und Clarirung.....................	-	26. 6 -
Hafen-Capitain 6.2. Lootsgeld 12.0..............	-	18. 2 -
Uebersetzung des Manifests	-	4. 0 -
Gratification am Zollhause	-	1. 0 -
Doctors-Visite 1.0. Gesundheitspass 6.0...........	-	7. 0 -
Consulatsgebühren 2.1. Pass fürs Fort 2 r.........	-	2. 3 -
Transport...	$	60. 3 r

	Transport...	$ 60. 3 r
Leichtermiethe für 563 Kisten à 1 r	....	- 70. 3 -
Extra do. - 23 -	....	- 2. 7 -
Stauerlohn - 563 - à 5 $ pr. 100	....	- 28. 1½ -
		$ 161. 6½ r

Commission auf ausgehende Fracht 5 %.
- - Vorschuss 2½ %.

Memel.

Preussischer Hafen am Curischen Haff, nahe bei dessen Verbindung mit der Ostsee. Der Hafen selbst ist tief und sicher, aber eine Bank an der Mündung des Haff, welche mitunter nur 12 bis 13 Fuss Wasser hält, macht für grössere Schiffe die Einfahrt gefährlich, und in Folge der nöthigen Entlöschung eines Theiles der Ladung in Leichter und sonstiger Hülfsleistungen sehr kostspielig.

Ein Bremer Schiff von 250 Last Grösse mit allgemeiner Ladung ein, und einer Ladung Holz aus, hatte folgende Unkosten:

Gratification und Ueberliegegeld dem Lootsen....	Ct$ 4. 0 Sgr.
Arbeitslohn auf der Rhede beim Lichten des Schiffes	- 29. 6 -
Bootmiethe und Schleppen eines Leichters.......	- 10. 0
Dampfboot für Schleppen eines Leichters aus und ein und Hülfsleistung über die Barre.........	- 55. 0 -
Fracht an 3 Leichter........................	- 282. 22½ -
Schauerlohn bei Entlöschung der Ladung.......	- 21. 20 -
Hafen- und Lootsen-Unkosten ein und aus wurden von dem Schiffsmäkler berechnet im Ganzen à 1 $ 1 Sgr. für 168 Last................	- 173. 18 -
Gratification dem Wieger und Zollbeamten.......	- 8. 0 -
Dem Messer beim Holz......................	- 64. 20 -
Stauerlohn bezahlt..........................	- 226. 14 -
Dampfboot ausgehend.......................	- 40. 0 -
Gratification dem Lootsen für besondere Hülfsleistung	- 5. 15 -
	Ct$ 920. 25½ Sgr.

Die ausgehende Fracht nach Calais betrug Frcs. 18,790.
Mäkler-Commission einkommend 2½ %, ausgehend 5 %.

Messina.

Wichtiger Handelsplatz und sicherer tiefer Hafen Siciliens an der Meerenge gelegen, welche diese Insel von Neapel trennt. Der Handel dieses Ortes ist wichtiger als der der Hauptstadt Palermo und selbst Neapels, und interessirt die Fremden wegen der Ausfuhr vortrefflicher Südfrüchte, wenn gleich die Einfuhr wegen der Armuth des sicilianischen Volks von keiner grossen Bedeutung ist. — Der Platz ist Freihafen, und haben fremde Schiffe hier keine höheren Abgaben als die einheimischen zu erlegen; für Tonnengeld 4 Grani (1 Ducati = 100 Grani, welche in Sicilien auch wohl Bajocchi oder Barocchi genannt werden), pr. Tonne.

Das Lootsgeld beträgt für 1 Schiff in den Hafen zu bringen	$	5.
aus dem Hafen nach der Mündung des Canals	-	5.
durch die Meerenge zu bringen...........	-	10.

Ein Schiff von 58 Last Grösse, gemessen zu 103 Tons Sicil. hatte an Unkosten zu erlegen:

Consulat-Gebühren: für Anzeige dem Hafenmeister	$	1.
Der Polizei $ 1. Unterzeichnung der Volksliste 2....	-	3.
Protest-Notirung $ 1. Registrirung 1................	-	2.
Zusammen..	$	6.

oder:	Duc.	7.75	Baj.
Dem Gesundheits-Büreau für practica u. Uebersetzung	-	7.90	-
Dem Zollhaus-Officianten für Manifest	-	1.20	-
Tonnengeld etc.	-	4.80	-
Gesundheits-Pass und kleine Kosten..............	-	1.80	-
Clarirung des Schiffes ein- und ausgehend......	-	2.50	-
Lootsgeld ein und aus.........................	-	12.90	-
Quarantaine-Boot 1.20. Gratification 1.0........	-	2.20	-
	Duc.	41.05	Baj.

Mexico.

Die häuptsächlichsten Häfen am Atlantischen Meere sind Vera Cruz (siehe dieses) der Hafen der Stadt Mexico, ferner

Tampico, wohin wegen des niedrigen Wasserstandes auf der Barre nur kleinere Briggs und Schuner gelangen können.

Matamores, deren Hafen 40 Meilen von der Stadt, woselbst sich das Zollhaus befindet, entfernt ist; der Zugang ist durch dieselben Bänke am Brazo de Santiago und Boca del Rio geschlossen, wie nach Tampico, welche Erstere etwa 10 Fuss, letztere 4—6 Fuss Wasser hat. Bis zur Stadt können keine Schiffe kommen.

Es befindet sich hier kein Leuchtthurm und die Küste läuft sehr flach an. Das einzige Zeichen der Nähe des Hafens ist die Veränderung in der Farbe des Wassers, welche ziemlich weit in See zu erkennen ist.

Bei Ankunft irgend eines Schiffes fahren Lootsen ihm entgegen, wenn die Bank nicht zu starke Brandung hat. Ein Zollbeamter nimmt sämmtliche Papiere gegen Empfangschein in Empfang.

San Blas und **Mazatlan** sind die angesehensten Häfen im stillen Meere, wenn gleich keiner von Beiden zu empfehlen ist.

Abgaben für Leuchtfeuer, Baken, Kajen u. s. w. werden nirgends erhoben.

Die Unkosten für Schiffe von fremden Häfen berechnen sich:

Häfen.	Tonnengeld.	Wasser-Abgaben.	Lootsgeld.	Ballast-Unkosten.	Gesundheitspass.	Hafenmeister.	Stempel.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
Vera Cruz.	1½	⅛ pr. Ton.	38½ p. Schiff	55 für 1 load von 25 Tons.	.....	10	8½
Tampico..	1½	2 pr. 9 Fs.	1 pr. Ton.	....	10	10	...
Matamores.	1½	.....	16½ p. Schiff	....	.....	6	8
San Blas.. Mazatlan.. Guayamas.	1½	.....	.....	....	.....	16 und für Verholen à 4 $	...

Das Lootsgeld muss bezahlt werden, gleichviel ob einer engagirt worden oder nicht.

Mobile.

Mobile ist im Laufe der letztverflossenen Jahre einer der bedeutendsten Ausfuhrhäfen von Baumwolle Nord-Amerikas, und der Stapelplatz fast ganz Alabamas und theilweise Georgiens und Mississippis geworden.

An der östlichen Einfahrt der Bay befindet sich ein Leuchtthurm mit einem feststehendem Lichte. Auf der Barre ist zwar zur Ebbezeit 15 Fuss Wasser, doch verhindert eine Untiefe innerhalb der Bay die Schiffe, welche mehr als 8 Fuss Wasser ziehen, bei Ebbe an die Stadt zu kommen.

Das Lootsgeld beträgt sowohl für einkommende als ausgehende Schiffe in Ballast pr. Fuss Tiefgang.. $ 2.50 c
desgleichen - mit Ladung - - ..- 3. 0 -
Für An- oder Abmusterung der Leute pr. Mann........- 1. 0 -
Hospital-Anmeldüng (wenn erforderlich) - - ....- 1. 0 -
Einclarirung am Zollhause.........................- 3.40 -
Ausclariren.......................................- 2.50 -
Wasser, wenn erforderlich, 1 c pr. Gallon.
Werftgeld für alle Schiffe, welche an oder innerhalb 50 Fuss von der Kaje liegen, 75 c pr. Tag, wenn über 150 Tons gross.
Ballast über Bord zu werfen ist bei 2000 $ Strafe verboten.
do. zum Schiffsgebrauch kostet 25 c pr. Ton.

Monte video.

Die Hauptstadt der Republik Uruguay an dem nördlichen Ufer des la Plata-Flusses, nahe an der Mündung desselben. Schiffe, welche vom Norden kommen, umsegeln gewöhnlich Cap St. Mary und laufen den Fluss zwischen diesem und der Insel Lobos in 14 bis 17 Faden Wasser ein. Von hieraus ist der Cours fast W. nach der Insel Flores, auf welcher sich ein Leuchtthurm befindet.

Von Flores bis Monte video hat man noch 16 Meilen in gerader Linie und steuert W. zu S. nach dem Compass. Ein Leuchtthurm befindet sich auf dem Gipfel des Monte video 475 Fuss über der

Wasserfläche. Der Hafen selbst ist einer der besten am la Plata und besteht in einem grossen runden Bassin mit 14 bis 19 Fuss Wasser, der jedoch den oft heftigen SW.-Winden (pamperos genannt) ausgesetzt ist, wenngleich vor guten Ankern liegende Schiffe selten Schaden nehmen.

Hafen-Unkosten.

Tonnengeld für Schiffe aus See kommend pr. Ton...... 3 real.
Während des Ladens oder Löschens zahlt jedes Schiff
pr. Tag .... 1 Dollar.
Practica mit Lootsen .... 8 -
Boot 2. . Ohne Lootsen .... 4 -

Schiffe, welche weder laden noch löschen und nicht länger als 6 Tage im Hafen bleiben, zahlen nichts; diejenigen, welche länger als 6 Tage in dem Hafen bleiben, zahlen Ein Drittel des obigen Tonnengeldes. Schiffe, welche nach einen fremden Hafen segeln, zahlen Hospitalgeld 2 Dollar für das Schiff, 4 real für den Capitain, 2 real für jeden Mann der Besatzung und 1 Dollar für jeden Passagier.

Lootsgeld von Monte video nach Buenos-Ayres, welches in Monte video bezahlt wird, in span. Dollars:

9 Fuss Tiefgang......	$ 50.	13 bis 14 Fuss Tiefgang....	$ 120.
9 bis 10 Fuss -	- 60.	14 - 15 - -	- 140.
10 - 11 - -	- 70.	15 - 16 - -	- 160.
11 - 12 - -	- 80.	16 - 17 - -	- 190.
12 - 13 - -	- 100.	17 - 18 - -	- 220.

Im Uebrigen sehe man Buenos-Ayres.

Montreal.

Neben Quebec die bedeutendste Stadt in Canada (Britt. Amerika) ungefähr 180 Meilen oberhalb des ersteren Ortes. Der Hafen ist nicht gross, aber sicher und bequem und Schiffe bis 600 Tons Grösse können ohne Gefahr bis an die Stadt kommen.

Tarif der Schleppschiffe von Quebec nach Montreal.

Breite des Decks. Altes Maass.	Tiefgang. 9 Fuss £ s d	10 Fuss £ s d	11 Fuss £ s d	12 Fuss £ s d	13 Fuss £ s d	14 Fuss £ s d	15 Fuss £ s d
22 Fuss	36.13.4	40.16.8	45. 0.0	49. 3.4	53. 6.8	57.10.0	61.13.4
23 -	38. 6.8	42.18.4	47.10.0	52. 1.8	56.13.4	61. 5.0	65.16.0
24 -	38. 8.0	43. 4.0	48. 0.0	52.16.0	57.12.0	62. 8.0	67. 4.0
25 -	40. 0 0	45. 4.0	50. 8.0	55.12.0	60.16.0	66. 0.0	71. 4.0
26 -	41.12.0	47. 4.0	52.16.0	58. 8.0	64. 0.0	69.12.0	75. 4.0
27 -	43. 4.0	49. 4.0	55. 4.0	61. 4.0	67. 4.0	73. 4.0	79. 4.0
28 -	44.16.0	51. 4.0	57 12 0	64. 0.0	70. 8.0	76.16.0	83. 4.0

Von Montreal nach Quebec gewöhnlich ²/₃ obigen Tarifs.

Schiffe, welche die Dampfschlepper zwischen Quebec und der Kirche von Batiscan benutzen, zahlen das volle Schlepplohn.

Von zwischen der Kirche von Batiscan und dem Three River zahlen ³/₄ d. Tarifs
- - dem Three River und Sorel............ - ²/₃ -
- - Sorel u. der Kirche zu Pointe aux Trembles - ¹/₂ -
- - der Kirche zur Pointe bis Montreal...... - ¹/₃ -

Ueber 9 Fuss Tiefgang wird nicht berechnet.

Das Lootsgeld muss ausserdem vom Schiffe bezahlt werden.

Lootsgeld-Tabelle.

Zwischen:	bis zu 200 Tons aufwärts £ s d	bis zu 200 Tons abwärts £ s d	v. 201 bis 250 Tons aufwärts £ s d	v. 201 bis 250 Tons abwärts £ s d	v. 250 T. u. darüber aufwärts £ s d	v. 250 T. u. darüber abwärts £ s d
Quebec und PortNeuf.	4. 0.0	2.10.0	5. 0.0	3.10.0	6. 0 0	4. 0.0
Quebec u. ThreeRiver.	6. 0.0	4. 0.0	7. 0.0	4.10.0	8. 0.0	5.10.0
Quebec und Montreal.	11. 0.0	7. 0.0	13. 0.0	8.15.0	16. 0.0	10.15.0

Für Verholen eines Schiffs von einem Werft zum andern 12 *s* 6 *d*
- - - - - nach dem „Cross“ £ 1.5 - 0 -

Dem Marine-Office muss bezahlt werden von jedem Fuss Tiefgang vom Bic nach Quebec und von Quebec nach Bic.......... 2 *s* 6 *d*.

Beim Bezahlen des Lootsgeldes behält der Capitain von jedem £ Einen Schilling Sterling zurück, welches Geld der Marine-Beamte beim Ausclariren wieder verlangt und welches zu einem Fond für bedürftige Lootsen angesammelt wird.

Montrose (Schottland).

Lootsgeld:	Erstes Boot. Einkommend			Erstes Boot. Ausgehend			Zweites Boot. Einkommend			Zweites Boot. Ausgehend		
	£	s	d	£	s	d	£	s	d	£	s	d
von 60 bis 70 Tons	0.	9.	0	0.	6.	9	0.	7.	0	0.	5.	6
- 70 - 85 -	0.	10.	0	0.	7.	6	0.	7.	6	0.	5.	9
- 85 - 100 -	0.	12.	0	0.	9.	0	0.	8.	0	0.	6.	0
- 100 - 120 -	0.	15.	0	0.	11.	3	0.	9.	0	0.	6.	9
- 120 - 150 -	1.	0.	0	0.	15.	0	0.	10.	0	0.	7.	6
- 150 - 175 -	1.	5.	0	0.	18.	9	0.	11.	0	0.	8.	3
- 175 - 200 -	1.	7.	6	1.	0.	7	0.	12.	0	0.	9.	0
- 200 - 250 -	1.	10.	0	1.	2.	6	0.	13.	0	0.	9.	9
- 250 - 300 -	1.	15.	0	1.	6.	3	0.	14.	0	0.	10.	6
- 300 und darüber	2.	0.	0	1.	10.	0	0.	15.	0	0.	11.	3

Das dritte Boot wird wie das zweite bezahlt.

Dem Lootsen-Commandanten 6 d pr. Mast eines Schiffes, welches in den Hafen kommt. Den Lootsen kommen für jedes Boot mit Besatzung für jede Extra-Fluthzeit 5 s zu.

Dock- und Hafen-Abgaben:

Für alle Schiffe, welche südlich vom Caphorn fahren 1 s 6 d pr. Ton.
- - - welche zwischen dem Equator und Caphorn fahren .... 1 - 3 - - -
- - - welche zwischen dem Wendekreis des Krebses u. dem Equator fahren 1 - 0 - - -

Nach oder von Nordamerika, Grönland und allen Häfen innerhalb der Strasse von Gibraltar .. 0 - 8 - - -

Für sonstige Schiffe .... 5 d bis 0 - 7 - - -

Schiffe, welche länger als 2 Monate im Hafen bleiben, zahlen dann 1 d pr. Reg.-Ton.

Ballast kostet inclusive Fuhrlohn 1 s pr. Tonne.

Leuchtfeuer und Baakengeld ½ d pr. Tonne.

Am Hafendamm Ferryden, Montrose gegenüber, zahlt man für Anker- und Ringgeld ¾ d pr. Ton. Plankengeld 2 s pr. Schiff.

Nantes.

Bedeutende Handelsstadt und Seehafen Frankreichs, an der Loire, ungefähr 34 Meilen von deren Mündung. Die Loire kann auf drei verschiedenen Wegen eingesegelt werden, doch wird gewöhnlich das Fahrwasser zwischen der Bank „le four“ und der Spitze Croisic benutzt. Die zweite Einfahrt ist zwischen le four und der Bank la Blanche, und die dritte, welche bei südlichen Winden gewöhnlich benutzt wird, zwischen la Blanche und dem Felsen, genannt la couronne. An Leuchtthürmen befindet sich einer auf der Nordspitze des le four mit einem Drehfeuer, und zwei andere ungefähr eine Meile auseinander auf der Nordseite des Flusses, welche die Aiguillon-Lichter genannt werden. Ein Baakenthurm, genannt „der Türke“, ist auf dem südlichsten Ende der la Blanche erbauet. Die Tiefe des Wassers auf der Barre vor dem Hafen ist etwa 2 bis 2¾ Faden.

Ein Schiff von 40 Last Grösse mit Kohlen ein und Ballast aus zahlte für Quarantaine-Boot	Frcs.	9. 0 c
Lootsgeld von See bis Painboef 10 Fuss	-	57.50 -
und Painboef bis Nantes 10 Fuss	-	28. 0 -
dem Handelsgericht 7.75. Messung des Schiffes 12 Fr.	-	19.75 -
Flussabgaben für Leucht- und Baakengeld	-	11.35 -
Tonnengeld und Pass	-	84.13 -
Lootsgeld ausgehend von Nantes nach Painboef 8 F.	-	17.— -
	Frcs.	226.73 c

Nauplia, Navarino (siehe Griechenland).

(siehe Griechenland)

Neapel.

Hauptstadt des Königreichs gleichen Namens im Süden Italiens mit einer geräumigen romantisch belegenen Bay. Der Hafen wird durch einen Damm gebildet, und hat 3 bis 4 Faden Tiefe. Der Leuchtthurm zeigt ein Drehfeuer.

Ein holländisches Schiff von 62 Last Grösse mit Ladung ein und Ladung aus hatte folgende Unkosten:

Einkommende Abgaben mit Lootsgeld............	Duc. 6. 0 Gr.
Quarantaine 1.80. Rapportiren 0.60............	- 2.40 -
Ausgehende Ausgaben ohne Lootsgeld...........	- 3.60 -
Manifest 1.40. Douane 1.80..................	- 3.20 -
Certificat..................................	- 3.60 -
Tonnengeld von 139 Tonnen (pr. 150 T.)	- 7.50 -
Leuchtfeuergeld 0.60. Desgleichen 1.40........	- 2. 0 -
Ausg. Gesundheitspass 1.20. Polizeipass 1.20..	- 2.40 -
Consulatgebühren	- 7.75 -
Musterrolle.................................	- 4.50 -
Sonstige kleine Kosten	- 3. 0 -
	Duc. 45.95 Gr.

Das Tonnengeld ist 4 Gr. pr. Ton. Netto u. 1 Gr. Aufschlag = 5 Gr. pr. Ton.

New-Castle u. Tyne.

Lootsgeld.

Alle Schiffe, welche den Hafen von Shields ein- oder auslaufen zahlen vom 1. April bis 1. October ..... 1 *s* 3 *d* pr. Fuss Tiefgang
und - 1. Octbr. - 1. April .... 1 - 6 - - -

Fluss-Lootsgeld: Von Shields nach Bill-Point auf- oder abwärts 1 *s* pr. Fuss, über Bill-Point hinaus bis New-Castle 1 *s* 6 *d* pr. Fuss. Fremde Schiffe mit Schwerdter 5 *s* extra.

Hafen-Leuchtfeuergeld: Schiffe unter 100 Tons 11 *d*, von 100 bis 200 Tons 1 *s* 1 *d*, von 200 bis 300 Tons 1 *s* 3 *d*, über 300 Tons 1 *s* 5 *d*.

Boyen-Abgaben: pr. Schiff von 100 bis 200 Tons 11 *d*, von 200 bis 300 Tons 1 *s* 1 *d*, über 300 Tons 1 *s* 3 *d*.

Bakengeld: pr. Schiff unter 200 Tons 2 *d*, über 200 Tons 3 *d*, wenn dieselben durch Fairway, Holy-Island segeln.

Schiffe mit einer vollen Ladung einkommend und desgleichen ausgehend, zahlen das Doppelte.

Jedes Schiff mit Ballast zahlt pr. Reise 3 *s* 2 *d*. Ohne Ballast 2 *s* 2 *d* und ausserdem am Ballast-Büreau mit oder ohne Ballast pr. Reise 1 *s*. Mit Kreide, Sand, Lehm, Steine etc. 2 *s* 6 *d*.

Anker- und Plankengeld: Privilegirte Schiffe mit ganzer oder theilweiser Ladung pr. Reise 1 *s* 4 *d*.

Ballast: Für Fahren und Abwerfen 1 *s* 4 *d* pr. gelieferte Tonne. Ballast, welcher an Bord anderer Schiffe geliefert, aber nicht gefahren wird 6 *d* pr. Ton. Sand, Lehm, Steine, Kreide etc. 1 *s* pr. Ton.

Hafen-Abgaben: Schiffe, die des Schutzes wegen einlaufen, zahlen 3 *s* 2 *d*.

Fluss-Wache: ½ *d* pr. Ton. für Schiffe, welche in dem Tyne laden oder löschen.

Für **Schlepp-Dampfer** kann der starken Concurrenz wegen keine feste Norm angenommen werden, und ist es Capitainen zu empfehlen, stets den möglichst vortheilhaften Accord abzuschliessen. Das durchschnittliche Verhältniss für beladene Schiffe ist:

Nach Shields: von Grösse	Howdon.	Pelaw-Main.	Tyne-Mündung.	New-Castle.	v. Shields nach See.
4 und 5 Keel	$ 0. 9 *s*	$ 0. 13 *s*	$ 0. 15 *s*	$ 0. 16 *s*	$ 0. 10 *s*
6 - 7 -	- 0. 11 -	- 0. 16 -	- 0. 18 -	- 1. 0 -	- 0. 11 -
8 - 9 -	- 0. 12 -	- 0. 18 -	- 1. 0 -	- 1. 3 -	- 0. 13 -
10 - 11 -	- 0. 15 -	- 1. 0 -	- 1. 3 -	- 1. 6 -	- 0. 15 -
12 - 13 -	- 0. 18 -	- 1. 3 -	- 1. 6 -	- 1. 9 -	- 0. 16 -
14 - 15 -	- 1. 0 -	- 1. 6 -	- 1. 9 -	- 1. 12 -	- 0. 18 -
16 - 17 -	- 1. 1 -	- 1. 9 -	- 1. 12 -	- 1. 15 -	- 1. 0 -
18 - 19 -	- 1. 3 -	- 1. 12 -	- 1. 15 -	- 2. 0 -	- 1. 2 -

Schiffe aufgehend nach New-Castle ohne Ladung ca. 45 % weniger.

Anmerkung: Beim Befrachten rechnet man 1 **Keel:**

= 26 Chaldron Schleifsteine.	= 28 Körbe Steinzeug (crates).
= 21 Tons schwere Güter.	= 20 Oxh. od. 120 Säcke Kiehnruss.
= 100 Tonnen Kohlentheer.	= 7000 St. feuerfeste Backsteine.
= 100 Gross Bouteillen.	= 10,000 - gewöhnliche do.

1 Keel Steinkohlen liefert:

in Holland	= 16 Hoedt,	in Stettin	= 7 Last,
- Copenhagen	= 140 Tonnen,	- Danzig	= 6½ -
- Hamburg	= 120 -	- Königsberg	= 3 -
- Bremen	= 3 Last 40 Baljen,	- St. Petersburg	= 1350 Pud.
- Rostock	= 11 Last,		

New-Orleans

liegt ungefähr 105 Meilen von der Mündung des Mississippi, dessen Wassertiefe der Stadt gegenüber 70 Fuss beträgt, wenn gleich die Bänke an der Mündung des Flusses nur bis ca. 18 Fuss tiefgehenden Schiffen Raum geben, bis nach New-Orleans zu gelangen.

Lootsgeld. Das Lootsenwesen ist von Seiten des Staates nicht geregelt und selten nehmen andere als fremde Schiffe auch die Hülfe dieser Leute in Anspruch. Die Norm ist 2 $ pr. Fuss von See bis nach dem Blockhause zu Balize oder nach ost- oder südwärts der Barre innerhalb des Flusses; ausgehend vom Blockhause die gleiche Taxe. Von hier bis nach New-Orleans wird 1½ $ pr. Fuss Tiefgang bezahlt, so dass das ganze Lootsgeld von See bis New-Orleans 3½ $ pr. Fuss beträgt. — Für Liegegeld wegen ungünstigen Wind u. s. w. kann der Lootse ausserdem 2 $ pr. Tag beanspruchen. Wer keinen Lootsen nimmt zahlt das halbe Lootsgeld.

Tonnengeld wird für amerikanische und befreundete Schiffe nicht berechnet.

Hafenmeister-Gebühren 3 Cent pr. Ton.

Werftgeld (levee dues) beträgt 20 c pr. Ton. Wenn Schiffe von einem Werfte der Municipalität nach einem andern verlegen, so zahlen sie dem zweiten Werft für 3 Monat ⅓ des obigen Werftgeldes.

Dampfschlepp-Taxe.

Vom Werft bis nach der Barre.					Von der Barre bis zur Stadt.				
Von 300	bis	350	Tons	$ 100.	Von 300	bis	350	Tons	$ 275.
- 350	-	400	-	- 110.	- 350	-	400	-	- 300.
- 400	-	450	-	- 125.	- 400	-	450	-	- 325.
- 450	-	550	-	- 150.	- 450	-	500	-	- 350.
- 550	-	650	-	- 175.	- 500	-	550	-	- 375.
- 650	-	750	-	- 200.	- 550	-	600	-	- 400.

und so nach Verhältniss steigend.

Von See bis über die Barre und umgekehrt.					Vom S.W. Durchgang bis zur Stadt.				
Von 201	bis 250	Tons	$	40.	Von 350	bis 450	Tons	$	250.
- 250	- 350	-	-	50.	- 450	- 550	-	-	300.
- 350	- 450	-	-	60.	- 550	- 650	-	-	350.
- 450	- 550	-	-	70.	- 650	- 750	-	-	375.
- 550	- 650	-	-	80.	- 750	- 850	-	-	400.
- 650	- 750	-	-	90.	- 850	- 950	-	-	450.

Für Verschleppen der Schiffe von einem Werft zum andern, zahlt man durchschnittlich 20 bis 30 $.

Schiffe mit zerbrochenem Steuerruder zahlen das Doppelte.

Ein Bremer Schiff von 418 Last Grösse mit 318 Passagieren einkommend und 7000 Cubicfuss Güter ausgehend hatte im Ganzen folgende Ausgaben:

Hafen-Angestellte	$	5. 0 c
Einclarirung und Permit am Zollhause	-	7.90 -
Schlepplohn aufwärts von 641 Tons	-	435. 0 -
Eink. Lootsgeld von 14½ Fuss à 3½ $	-	50.75 -
Hospitalgeld für 318 Passagieren à 2 $	-	636. 0 -
Hafenmeister für 641 Tons à 3 c	-	19.23 -
Werftgeld 641 Tons à 20 c	-	128.20 -
do. für 3 Mt. ⅓	-	42.73 -
Rechnung für Schiffs-Provisionen	-	172.62 -
Dr. Wenzel für ärztliche Bemühungen	-	50. 0 -
Stauerlohn etc.	-	462.60 -
Schlepplohn ausgehend	-	172. 0 -
Lootsgeld do. 17 Fuss à 3½	-	59.60 -
Courtage auf ausg. Fracht $ 5441.37 c 5 %	-	272. 7 -
Ausclariren	-	2.50 -
Commission 2½ %	-	84.94 -
	$	2601.14 c

Anmerkung: Bei einer Baumwollen-Ladung hat man für jeden Ballen von 480 ℔ bei niedrigen Frachten 80 c, bei hohen Frachten $ 1.5 c Unkosten; dieses zerfällt

in 50 c für Pressen und 30 c für Stauen,

oder in 75 c - - - 30 c - -

Newport (Monmouthshire).

Lootsgeld. Von Newport oder Pillgwenlly nach Penarh oder Kingroad und umgekehrt (wenn kein Bristol-Lootse schon am Bord):

Schiffe von fremden Häfen bis 9 Fuss Tiefgang	1 s 9 d	pr. Fuss
von 9 bis 12 - -	2 - 0 -	-
- 12 - 15 - -	2 - 6 -	-
- 15 und darüber	3 - 0 -	-

Jedes Schiff ist ausserdem verpflichtet einen Canal-Lootsen (Bristol-Canal-pilot) zu nehmen, deren Tarife bis Kingroad folgende sind:

1) Von Lundy-Island oder westlich davon:		2) Von Ilfracombe:	
unter 100 Tons	£3. 3 s 0 d	unter 100 Tons	£2. 2 s 0 d
von 100 bis 200 -	- 4. 4 - 0 -	von 100 bis 200 -	- 2.16 - 0 -
- 200 - 300 -	- 5. 5 - 0 -	- 200 - 300 -	- 3.10 - 0 -
- 300 u. darüber	- 6. 6 - 0 -	- 300 u. darüber	- 4. 4 - 0 -

3) Von Minehead:		4) Von der Holmes:	
unter 100 Tons	£1. 1 s 0 d	unter 100 Tons	£0.10 s 6 d
von 100 bis 200 -	- 1. 8 - 0 -	von 100 bis 200 -	- 0.14 - 0 -
- 200 - 300 -	- 1.15. 0 -	- 200 - 300 -	- 0.17 - 6 -
- 300 u. darüber	- 2. 2 - 0 -	- 300 u. darüber	- 1. 1 - 0 -

Revier-Lootsen erhalten pr. Fluthzeit Arbeit wie folgt:

von 100 bis 150 Tons	£0. 3 s 0 d	von 200 bis 300 Tons	£0. 5 s 0 d
- 150 - 200 -	- 0. 4 - 0 -	- 300 u. darüber	- 0. 7 - 6 -

Hafenmeister-Gebühren: von Schiffen

von 100 bis 200 Tons	£0. 1 s 0 d	von 250 bis 300 Tons	£0. 2 s 0 d
- 200 - 250 -	- 0. 1 - 6 -	- 300 u. darüber	- 0. 2 - 6 -

Tonnengeld in verschiedenen Classen von 4 d bis 1 s pr. Ton. resp. die Hälfte.

Werftgeld wird von gelöschten oder gelandeten Waaren eine mässige Abgabe berechnet.

Hafen-Abgaben. Für Schiffe in fremdem Handel ½ d pr. Reg.-T.

Ein Bremer Schiff von 220 Last Grösse in Ballast ein und mit einer Ladung Kohlen aus, hatte im Ganzen folgende Unkosten-Rechnung:

	£	s	d
Leuchtthurm 5.8.3. Hafen-Unkosten 0.15.7...	£ 6.	3 s	10 d
Einclarirung, Reporting und Ausclarirung........	- 2.	2 -	0 -
Ramsgate-Leuchtfeuer 0.11.9. Dockgeld 15.15.2.	- 16.	6 -	11 -
Ausgaben um Ballast zu löschen etc.	- 4.	19 -	6 -
Revierloots einkommend 3 Fluth-Arbeiten	- 1.	10 -	0 -
desgl. ausgehend	- 1.	17 -	6 -
Seelootsgeld einkommend (von Ilfracombe	- 6.	10 -	0 -
desgl. ausgehend	- 6.	9 -	0 -
Consulat 8 s. Dampfboot aus 4.13.6...........	- 5.	1 -	6 -
Commission auf ausgehende Fracht 5 %	- 24.	0 -	0 -
Wechsel-Stempel, Chartepartie etc.	- 0.	11 -	6 -
	£ 75.	11 s	9 d

Commission auf Vorschuss 2½ %.

Wegen Schlepplohn u. s. w. siehe Bristol.

New-York.

Der grösste Handelsplatz Nord-Amerikas, belegen auf der südlichen Zunge der Manhatten-Insel an dem Zusammenflusse des Hudson mit dem East-River. Der Hafen bietet den schönsten und sichersten Ankerplatz, und selbst bei niedrigstem Wasserstand ist die Barre mit 21 Fuss Tiefgang zu passiren.

Der Cours den das Schiff beim Einsegeln zu nehmen, ist fast ganz W. von der äussersten weissen Tonne auf der Barre, bis die Boye an der SW.-Spitze der Ostbank passirt ist, und dann fast genau N. Lootsen kommen gewöhnlich ausserhalb der Barre an Bord, da sie sonst nur auf das halbe Lootsgeld Anspruch haben.

Der Leuchtthurm befindet sich auf der äussersten Spitze der langen, niedrigen schmalen Erdzunge: „Sandy-Hook“ genannt, und zeigt ein sehr glänzendes Licht, welches besonders von aus Westen kommenden Schiffen in weiter Entfernung gesehen werden kann. — Auf den Neversink-Hills fast 4 Meilen S. zu O. von Sandy-Hook sind ferner zwei Leuchtthürme ca. 300 Fuss von einander entfernt erbaut. Der nördliche mit einem festen, der andere mit einem Drehfeuer — beide Lichter von ausserordentlicher Stärke.

Schiffe laden und löschen an Werften zu beiden Seiten der Stadt.

Hafen-Kosten. Einclariren $ 5.70 c, Ausclariren $ 2.50 c.

Zollhaus-Abgaben: Einclarirung pr. Schiff ..... $ 2.50 c
Ausclariren - - ..... - 2.50 -

Besichtigung. Für ein Schiff über 100 Tons im Ganzen (ausser Messung und Bescheinigung) mit verzollbaren Waaren an Bord 3 $, ohne do. 67 c..

Werftgeld für Schiffe unter 50 Tons pr. Tag 50 c, für jede 50 Tons mehr $12^1/_2$ c Zulage.

Sämmtliche Werfte sind Privat-Eigenthum.

Hafenmeistergebühren. Schiffe welche löschen zahlen $1^1/_2$ c pr. Ton.

Lootsgeld. Von ausserhalb der Barre:
für Schiffe unter 14 Fuss Tiefgang .... $ 1.50 c pr. Fuss
von 14 bis - 18 - - .... - 1.75 - - -
- 18 und darüber - - .... - 2.25 - - -
bis zu den Werften oder umgekehrt.

Von oder bis zur weissen Boye wird die Hälfte des Lootsgeldes bezahlt. Vom 1. November bis 1. April zahlen Schiffe über 10 Fuss tiefgehend 4 $ Zulage pr. Schiff, Lootsen welche Schiffe bis ausser Sicht des Leuththurms bringen erhalten ein Viertel des Lootsgeldes mehr. Wenn der Lootse auf Wunsch des Capitains an Bord bleibt 3 $ pr. Tag Liegegeld.

Hafen-Aufseher (wardens). Sobald sich Beschädigung an der Ladung oder dem Schiffe zeigt, hat man sich an den Hafen-Aufseher zu wenden. Derselbe erhält für Besichtigung beschädigter Güter, am Bord, in den Docks oder an den Werften 3 $; für jede Besichtigung des Rumpfes, der Tigage u. s. w. 5 $; für jedes Certificat 1 $ 25 c; für Certificat über den erlittenen Verlust am Schiffe 2 $ 50 c. Für den Verkauf beschädigter Waaren $1^1/_2$ %.

Tonnengeld-Abgaben werden nicht erhoben.

Ein Bremer Schiff von 200 Last Grösse mit Passagieren und theilweiser Ladung einkommend, und in Ballast versegelnd, hatte zu zahlen:

Einklarirung am Zollhause, Hafen- und Gesundheits-Officianten, Telegraphiren, Erlaubnissschein, Hospitalgeld für Mannschaft........................	$ 32. 7 c
Commutationsgeld für 130 Passagiere à 1 $........	- 130.— -
Hospitalgeld für 9 Cajütspassagiere à 2 $, 121 Zwischendeckspassagiere à 50 c........................	- 78.50 -
Einkommendes Lootsgeld........................	- 28.75 -
Für 30 Tons Ballast laut Rechnung...............	- 24.38 -
Kajegeld..	- 16.25 -
Consulat-Gebühren 2 $, Ausclariren 2 $ 50 c	- 4.50 -
Zollhausabgaben, Erlaubnissschein, Protest und Messung	- 12.50 -
Halbe Commission auf ausgehende Fracht von Richmond 410 £ 18 s..............................	- 49.30 -
Makler-Courtage................................	- 1.78 -
Ausgehendes Lootsgeld	- 19.50 -
Dampfboot......................................	- 6.— -
	$ 403.53 c

Nicaragua (siehe St. Juan de Nicaragua).

Norwegen.

Ausser der Hauptstadt Christiania, ferner Drammen, Bergen etc., hat Norwegen noch folgende mehr oder minder bedeutende Handlungshäfen, welche meistens alle Bauholz, Eisen, Theer und Fische ausführen.

Friedrichshall in der Bay von Swinesund oder Ide-fiord.

Drontheim an der Mündung des Flusses Nid, 275 Meilen nordöstlich von Bergen.

Arendal an der Arendal, 75 Meilen nordöstich von Christiansand.

Christiansand an dem Scagerrack, 160 Meilen SW. von Christiania.

Frederickstadt am Flusse Glomme, 26 Meilen W. von Friedrichshall.

Moss an der Mündung des Flusses gleichen Namens, woselbst sich wie in Friederichshall viele Sägemühlen und Eisengiessereien befinden.

Tonsberg in der Nähe von Walloe, dem bedeutendsten Salzwerk des Königreichs, 46 Meilen S. von Christiania.

Laarvig, 74 Meilen SSW. von Christiania hat bedeutende Eisenhütten.

Mandal an der Mündung der Mandal, ansehnlicher Ausfuhrplatz von Holz u. s. w.

Christianssund auf der Insel Fossen, 36 Meilen WSW. von Drontheim.

Ferner: Drobak, Krageroe, Christianstadt, Fahrsund, Tromsoe, Stavanger, Aggerhuis, Grimstedt oder Gronstadt, Holmstadt, Lilesand, Schien, Soon, Sanderhoe und Tredestrand.

Das Lootsgeld und Hafenunkosten ist in allen Häfen wie folgt:

Tonnengeld pr. Commerzlast:

Für Schiffe von Europa oder dem Mittelmeer Sp.ℳ 0.54 sk.
- - von anderen Häfen .... - 0.35 -

Leuchtfeuer-Abgaben pr. Commerzlast... - 0.16 -

Diese Abgaben werden einkommend und ausgesend bezahlt.

Lootsgeld:

Tiefgang	Sommer						Winter					
	Einkom.		Ausgeh.		pr. Meile		Einkom.		Ausgeh.		pr. Meile	
	Sp.ℳ	sk.	Sp.ℳ	sk.	Sp.ℳ	sk.	Sp.ℳ	sk.	Sp.ℳ	sk.	Sp.ℳ	sk.
6 Fuss u. darunter	1	72	1	8	0	36	2	0	1	40	0	45
6 - bis unter 7	2	0	1	40	0	40	2	60	1	80	0	50
7 - - - 8	2	48	1	72	0	44	3	0	2	0	0	55
8 - - - 9	2	96	1	104	0	48	3	60	2	40	0	60
9 - - - 10	3	24	2	16	0	52	4	0	2	80	0	65
10 - - - 11	3	72	2	48	0	56	4	60	3	0	0	70
11 - - - 12	4	0	2	80	0	60	5	0	3	40	0	75
12 - - - 13	4	48	2	112	0	64	5	60	3	80	0	80

1 norwegische Meile = 4 englische Meilen.

Odessa.

Russischer Freihafen an der Nordwestküste des schwarzen Meeres zwischen den Flüssen Dniester und Bug. Die Rhede ist

geräumig, tief und von gutem Ankergrund, wenngleich den südöstlichen Winden ausgesetzt, welche dieselbe während der Wintermonate nicht ungefährlich machen. Der Hafen wird durch zwei künstliche Hafendämme gebildet und ist geräumig genug, um 300 Schiffe bequem fassen zu können. — Es befinden sich hier 2 Leuchtthürme, der eine auf Cap Fontain, 6½ deutsche Meilen südlich von Odessa, mit einem hellen festen Lichte, der zweite auf der niedrigen Insel Tendra mit rothem Drehfeuer, so dass beide Lichter leicht zu unterscheiden sind. Bei nebligem Wetter wird eine Glocke geläutet.

Die Unkosten eines Schiffes von 132 Last Grösse in Ballast einkommend und mit Ladung ausgehend, betrugen:

Entladung des Ballastes	Pap.-Rb.	288.—
Wache während der Beobachtungszeit.........	-	21.—
Gratification der Wache für Dienstleistung	-	5.—
Hafendamm-Aufseher	-	33.—
Dollmetscher	-	23.50
Hafenkosten, Certificate und Stempel	-	103.50
Tonnengeld 35 R. 75 Cop., Consulat 32 R......	-	67.75
Leuchtfeuer-Abgaben.........................	-	25.—
Ausclarirung	-	50.—
	Pap.-Rb.	616.75

Oporto.

Portugiesischer Hafen am Ausfluss des Duero. Die Bank vor demselben hat selten mehr als 17 Fuss Wasser und ist überall ohne Lootsen gefahrvoll zu passiren, doch sind dieselben stets zur Hand einkommende Schiffe zu bedienen, wenn nicht zu stürmisches Wetter sie von ihrer Station vertreiben sollte. — Ein Leuchtthurm mit einem festen Lichte ist ungefähr 600 Yards NNW. von St. Joao de Foz errichtet. — Im Hafen liegende Schiffe haben sich insbesondere vor plötzlich steigendem Wasser, durch vielen Regen oder Schmelzung des Schnees veranlasst, zu sichern und werden dieselben gewöhnlich an zu diesem Behufe eingerammte Pfähle, Bäume oder auch an Steine befestigt.

Das Lootsgeld ist einkommend oder ausgehend in gewöhnlichen Fällen:

für ein zwei- oder dreimastiges Schiff	Rs.	4000
- das erste Lootsen-Hülfsboot mit Bemannung	-	2400
- jedes fernere	-	1200
dem Lootsen pr. Tag ausserhalb der Barre	-	800

Eine besondere Gratification wird nach Gutdünken gegeben. Bei besonderen Hülfsleistungen durch Lootsbööte ausserhalb der Barre, wird eine Vergütung nach Verhältniss der Gefahr festgestellt.

Vor Aus- oder Einbringung eines Schiffes sollen die Lootsen über die etwa dabei statthabende Gefahr sich untereinander berathen und hat der das Schiff führende Lootse unbedingt den in der Berathung gefassten Beschlüssen Folge zu leisten.

Der erste Lootse muss zum mindeston alle 14 Tage eine Vermessung der Barre vornehmen und dem Marine-Intendanten Bericht darüber abstatten.

Ein Schiff von 138 Last Grösse mit 15 Keel Steinkohlen einkommend und mit einer Ladung Wein ausgehend, hatte folgende Unkosten:

Lootsgeld einkommend (durch Wurfanker) mit Einschluss eines Lootsen während 6 Tage am Bord	Mrs.	32.240 rs.
Versuch das Schiff zu lichten	-	8.640 -
Drei Fluthzeiten den Fluss aufzuwerpen	-	3.600 -
Besuch der Sanitätsbehörde und Gebühren	-	2.440 -
Gratification dem Lootsen	-	1.440 -
Beitrag zum Hospital 6, zum Telegraphen 1	-	7.000 -
Tonnengeld von 204 Tonnen à 300 rs.	-	61.200 -
Barrengeld - - - à 100 -	-	20.400 -
Ein- und Ausclarirung	-	6.000 -
Ein Bote nach u. von den Lootsen u. kleine Kosten	-	2.400 -
Stauerlohn für eine Ladung Wein ausgehend	-	43.700 -
Lootsgeld ausgehend	-	23.900 -
	Mrs.	212.960 rs.

Unkosten auf Kohlen:

Zoll von 366½ Ton. Kohlen à 200 rs.	Mrs.	73.300 rs.
Aufgeld ca. 3 %	-	2.200 -
Dem Zollhausmesser am Bord	-	7.720 -
Beaufsichtigung und Sortiren	-	7.900 -
Verkaufs-Commission 3 %	-	32.544 -
	Mrs.	123.664 rs.

Die Kohlen lieferten (meistens aus kleinen Kohlen bestehend) beim Verkauf 1084 Mrs. 800 rs.

Ostende.

Der zweite Seehafen Belgiens, welcher mittelst Canäle mit den im Innern des Landes belegenen Fabrikstädten verbunden ist. — Die Einsegelung nach Ostende ist schwierig, doch sind die Lootsen geschickt; der Hafen selbst ist sicher und der innere Hafen sehr geräumig, bequem und mit schönen breiten Kajen umgeben. Grössere Schiffe können nur bei hohem Wasser hineinlegen. — Zwei Leuchtthürme, welche beim Einsegeln in eine Linie gebracht werden müssen, zeigen das zum Hafen führende Fahrwasser an.

Ein Schiff von 40 Last Grösse mit Kohlen ein und Borke aus musste bezahlen:

Einkommendes Lootsgeld 10 Fuss	Frs.	64.45 c
Ausgehendes do. 8 -	-	45.40 -
Hafenmeister-Gebühren	-	5. 0 -
Tonnengeld ein und aus	-	147.94 -
Dock-Abgaben 51.14. Leuchtfeuer 9.90	-	61. 4 -
Extra-Tonnengeld 11.0. Schleusengeld 6.90	-	17.90 -
Schleusenknechte 2.0. Messung des Schiffes 8.50.	-	10.50 -
Für Beaufsichtigung 6.34. Planken 5.75	-	12. 9 -
5 Last Ballast 11.21. Wasserschout 12.70	-	23.91 -
Kochhaus 0.70. 2 Fässer Wasser 1.0	-	1.70 -
Consulat-Gebühren 5.75. Clarirung 25.0	-	30.75 -
Zusammen ..	**Frs.**	**420.68 c**

Das Lootsgeld wird nach dem Tiefgang des Schiffes berechnet, worüber gedruckte Tabellen dem Capitain übergeben werden.

Das Tonnengeld wird auf einheimische und befreundete Schiffe mit 90 cent und 13 %. Syndicat-Taxe jährlich einmal erhoben. — Nicht privilegirte Schiffe zahlen jede Reise 2 Frs. 20 cent pr. Ton., wie auch obiges Tonnengeld berechnet ist.

Pernambucco (wie Rio de Janeiro).

Philadelphia.

Im Staate Pennsylvania zwischen dem Delaware und Schuylkill liegend, können nur Schiffe bis 20 Fuss tiefgehend an die Stadt kommen, während grössere vor der Barre, bei Newcastle zu Anker gehen. — Der Eingang zu der prachtvollen Bay wird von dem Ausflusse des Delaware gebildet, mit dem Cap Bay im Norden, Cap Henlopen im Süden. Auf Ersterem steht ein Drehfeuer auf einem Hügel, neben Letzterem ein festes Feuer, und im Norden dieses, am äussersten Ende des Cap ein dritter Leuchtthurm, ebenfalls mit einem festen Lichte versehen.

Im Hafen dürfen Schiffe jeden freien Platz an irgend einer Kaye benutzen, wenn dieses im Einverständniss mit dessen Eigenthümer geschieht. Dem Hafenmeister liegt die Anordnung der Liegeplätze auf der Rhede des Delaware, und an denjenigen Kayen ob, welche im Gebiete der Stadt liegen, und kommen ihm von jedem Schiffe über 75 Tons 1 Dollar Gebühren zu.

An Tonnengeld zahlen alle Schiffe 4 *c* pr. Ton. beim Ausclariren, welches Geld zur Verbesserung des Fahrwassers verwendet wird.

Das Lootsgeld ist: Einkommend bis 12 Fuss 2 $ 67 *c* pr. Fuss. Ueber 12 Fuss 3 $ 33 *c* pr. Fuss. — Ausgehend bis 12 Fuss 2 $ pr. Fuss. Ueber 12 Fuss 2 $ 67 *c* pr. Fuss.

Vom 20. November bis 10. März pr. Schiff 10 $ überher.

Jedes von einem fremden Hafen einkommende Schiff ist verpflichtet einen Lootsen zu nehmen, oder das halbe Lootsgeld zu bezahlen. Wer keinen Lootsen nimmt, muss bei Strafe von 10 $

sogleich nach Ankunft Meldung beim Hafenmeister machen. — Da indess das Einlaufen aus See nicht ohne Schwierigkeit ist, so wird jeder Capitain sich gerne eines Lootsen bedienen.

Das Liegegeld für einen Lootsen, welcher Umstände halber am Bord bleiben muss, oder vom Eisgang u. dergl. auf dem Schiffe zurückgehalten wird, ist für jeden Tag auf 2 $ festgestellt.

Commission für Besorgung einer Ladung 5 %, für Eincassirung der Fracht- oder Havarie-Grosse-Gelder, so wie für Vorschüsse werden 2½ % berechnet.

In Pennsylvanien gilt der Dollar 7 s 6 d Courant, so dass 1 £ Sterl. mit £ 1. 13 s 4 d Courant gleich steht.

Pillau.

Der natürliche See-Hafen Königsbergs, Elbings etc. an der äussersten Spitze einer Landzunge und an der Nordseite der Verbindung des „Frischen Haff's" mit der Ostsee. Schiffe, welche ihres Tiefgangs wegen nicht bis nach Königsberg kommen können, sind genöthigt hier ganz oder theilweise zu löschen, worüber Näheres bereits unter Königsberg gesagt worden, weshalb darauf, so wie auf Memel, besonders hingewiesen wird.

Ein Schiff von 88 Last Grösse würde folgende Unkosten haben:

		Ct.℔	Sgr.	₰
Ankergeld auf der Rhede	Ct.℔	2.	0 Sgr.	0 ₰
Bootlohn ans Land und zurück	-	2.	20 -	0 -
Dem Lootsen-Commandanten und Hülfsboot	-	6.	0 -	0
Armengeld	-	0.	20 -	0 -
Lootsenhülfe ein und aus	-	2.	20 -	0 -
Liegegeld für d. Lootsen 7 Tage u. Nächte	-	7.	0 -	0 -
Ein- und Ausclarirung	-	1.	8 -	0 -
Zollhausschein und Versiegelung der Luken	-	1.	26 -	0 -
Werfung des Ballastes	-	3.	20 -	0 -
Lastgeld ein und aus	-	41.	16 -	8 -
Mäkler-Gebühren und kleine Kosten	-	18.	6 -	9 -
	Ct.℔	87.	17 Sgr.	5 ₰

Plymouth

an der Mündung des Flusses Plym, nächst Portsmouth der bedeutendste Kriegshafen Englands. — Es befinden sich hier eigentlich 3 Häfen, nämlich: Catwater, Sutton Pool, Hamoaze. Der erstbenannte, mehr aber noch der zweite Hafen eignet sich ins Besondere für Kauffahrteischiffe, Hamoaze für sehr tiefgehende Schiffe. Bei allen Stürmen bieten diese Häfen leicht zugänglichen Schutz und werden deshalb vielfach benutzt, so wie auch zur Completirung des Proviants und Wasservorraths für längere Reisen angelaufen.

Der 92 Fuss hohe Eddystone Leuchtthurm, 9 Meilen SW. von Plymouthsound, dient sowohl zur Nacht- als Tageszeit als Wegweiser nach dem Hafen von Plymouth.

Die Ankerplätze sind folgende:

1) Plymouthsound ist durch einen 1 Meile langen Wellenbrecher geschützt.
2) Catwater, ein innerer sicherer Ankerplatz.
3) Sutton pool, der von Häusern, Werften, Waarenlägern umgebene Hafen von Plymouth.
4) Mill Bay, von der Insel Drake und einem Hafendamme geschützt, kann als der Hafen von Stonehouse angesehen werden.
5) Stonehouse point wird als Ankerplatz für Kauffahrteischiffe und Dampfbööte häufig benutzt.
6) Barnpool dagegen ist hauptsächlich der Hafen für grössere Kriegsschiffe, und
7) Hamoaze, ein etwa 4 Meilen langer, gut geschützter, tiefer Hafen, der ebenfalls von der königl. Marine benutzt wird, und mit Magazinen für den Kriegsbedarf umgeben ist.

Saltash-Abgaben: 1 *s* für jedes Schiff, ausser spanische, welche 6 *s* bezahlen.

Abgaben an die Sutton pool Company 4 *d* pr. Ton für fremde Schiffe, 2 *d* pr. Ton für einheimische Schiffe, welche Abgabe bei längerem Verweilen alle 3 Monate erneuert wird.

Hafen-Abgaben für Kohlen 1 *d* pr. Quarter von 8 Bushels.

Ankergeld für jedes Schiff, welches in Sutton pool einläuft 1 *s* 8 *d*, für das Festmachen 8 *d*, für Grundankerkette 1 *s*, für Plankengeld 1 *s*. Fremde Schiffe zahlen das Doppelte.

Zufolge der Lootsen-Acte sind Schiffe, welche Lootsen ausserhalb der Grenzen des Hafens an Bord nehmen, zur Bezahlung des Lootsgeldes nach Verhältniss der Entfernung verpflichtet, und zwar:

von 3 Leagues ausserhalb Ramhead nach Mewstone £ 3.3 *s* 0 *s*
- 6 - - - - - - 4.4 - 0 -
- 10 - - - - - - 6.6 - 0 -

Wassertiefe und Lootsgeld:

Häfen	Wassertiefe zur Ebbezeit.	Betrag des Lootsgeldes von See unter 14 Fuss pr. Fuss	über 14 Fuss pr. Fuss	Wegen contr. Wind zurück.
Plymouth Sound.	v. 29— 39 F.	2 *s* 0 *d*	2 *s* 6 *d*	1 *s* 3 *d*
Catwater	- 15— 18 -	4 - 0 -	5 - 0 -	2 - 6 -
Sutton Pool.....	- 8— 18 -	4 - 0 -	5 - 0 -	2 - 6 -
Mill Bay	- 36 -	4 - 0 -	5 - 0 -	2 - 6 -
Barnpool	- 50—110 -	4 - 0 -	5 - 0 -	2 - 6 -
Stonehouse Pool.	- 60 -	4 - 0 -	5 - 0 -	2 - 6 -
Hamoaze	- 20— 80 -	4 - 0 -	5 - 0 -	2 - 6 -

Ein Bremer Schiff von 40 Last Grösse hatte folgende Unkosten:

Lootsgeld bis Plymouth Sound und Catwater	£ 4. 0 *s* 0 *d*
Ankergeld 1 *s*, Bootmiethe 4 *s*	- 0. 5 - 0 -
Notar Edmonds für Protest etc.	- 0.17 - 6 -
Lootsgeld in Catwater	- 1. 0 - 0 -
- nach See, 8 Fuss tiefgehend	- 1.12 - 0 -
Consulatgebühren	- 0. 5 - 0 -
Porto und kleine Kosten	- 0. 8 - 9 -
	£ 8. 8 *s* 3 *d*

Port au Prince.

Der Hafen ist bei einer Tiefe von 18 bis 20 Fuss vollkommen sicher, ausser während der Orkanmonate vom August bis November.

Gewöhnlich bedient man sich eines Lootsen, die ihre Hülfe stets anbieten und sich scharf bedingen lassen.

Das Tonnengeld wird mit 1 Span. Dollar pr. Ton berechnet, während sonstige Unkosten in Hayti Dollars (17½ Hayti $ = 1 Span. $) bezahlt werden. Es bestehen dieselben in:

Leichtermiethe, welche etwa 11 $ Hayti pr. Ton beträgt; Abgaben für Signal 20 $, Dollmetscher 50 $, Quellwasser 200 $, Fortpass 40 $, ärztlicher Besuch 8 $, Stempel für Ein- und Ausclariren 60 $, Consulatgebühren 70 $.

Der Zoll auf ausgeführten Caffee in Säcken von 120 ℔ beträgt auf jeden Sack 20 ℔ Caffee, welcher in der Waare, nicht in Gelde berechnet wird.

Porto Cabella (siehe La Guayra).

Port Natal (siehe Capstadt).

Porto Rico.

Eine der spanisch-westindischen Inseln 80 Meilen von Hayti, von welcher Insel sie im W. durch die Mona Passage getrennt ist. Die hauptsächlichsten Häfen sind: San Juan de Porto Rico, Mayugas, Pouce, Guayama, Aguadilla (siehe dieses), Cabao Royo, Guayanilla, Salinas, Manati, Patillas, Penuelas, Saguerillo, Fayaribo, Areibo. Naguabo und Humacao.

Der hauptsächlichste Hafen ist der ersterwähnte: San Juan de Porto Rico, am äusserten Ende einer Landspitze, mit einem schönen, demjenigen von Havana ähnlichen Hafenbassin. Am Eingange dieser Bay befindet sich ein 187 Fuss hoher Leuchtthurm mit einem Dreh-euer. Die westliche Seite des Hafens, der Stadt gegenüber, ist durch Untiefen der Schifffahrt gefährlich, während die gewöhnliche Einfahrt zum Hafen und derselbe selbst tief und frei ist.

Die dem Schiffe zur Last fallenden Abgaben bestehen in:

Tonnengeld: Für Schiffe von fremden Häfen 5½ R. pr. Ton, welches bei Versegelung nach einem andern Hafen dieser Insel indess nur einmal bezahlt wird.

Ankergeld: 2 $ pr. Schiff, Lootsgeld einkommend und ausgehend 18 $, Hafenmeistergebühr 2½ $, Dollmetscher 8 $, Fortpass 1½ $, Gesundheitspass 2 $ 25 c.

Leichtermiethe wird für jedes Oxhoft Molasses 30½ c bezahlt, für Trinkwasser 75 c pr. Fass, ärztlicher Besuch an Bord 12 $, so dass ein Bremer Schiff von 200 Last Grösse im Ganzen eine Unkosten-Rechnung von 531 $ 20 c zu bezahlen hatte, exclusive Commission, welche einkommend 2½ %, ausgehend mit Ladung 5 % beträgt.

Portsmouth.

Schiffe von fremden Häfen zahlen:

mit Ladung, wenn dieselben den Hafen von Ramsgate passiren, wenn unter 300 Tons 2 d pr. Ton, über 300 Tons ½ d pr. Ton pr. Reise;

mit Ladung, wenn dieselben den Hafen von Dover passiren, wenn unter 300 Tons 1½ d pr. Ton, Lootsgeld, Hafengeld und Tonnengeld;

mit Ballast, wenn dieselben Ramsgate passiren, die Abgaben für diesen Hafen, Lootsgeld und Abgaben für Ballast.

Schiffe nach fremden Häfen zahlen:

mit Ladung, die Ramsgate- und Dover-Abgaben, das Loots- und das Tonnengeld;

mit Ballast, die Ramsgate-Abgaben, das Lootsgeld und die Abgaben für Ballast.

Schiffe, welche in dem Hafen Schutz suchen, zahlen die Ramsgate- und Dover-Hafenabgaben.

Lootsgeld für Schiffe vom Ausland:

Von See nach Spithead, Stakes Bay etc. innerhalb der Insel Wight:

unter 17 Fuss 5 s pr. Fuss, über 17 Fuss 6 s pr. Fuss,
über 20 - 7 - - -

In den Hafen von Portsmouth oder in das Fahrwasser von Southampton oder umgekehrt: 2 s pr. Fuss wenn unter 17 Fuss,
3 - - - über 17 -

Hafen-Abgaben für alle Schiffe die in den Hafen einlaufen:

von 60 bis 150 Tons	3 s 0 d	von 300 bis 400 Tons 8 s 0 d
- 150 - 200 -	4 - 0 -	- 400 Tons u. darüber 10 - 0 -
- 200 - 300 -	5 - 0 -	

Tonnengeld für Schiffe nach oder von fremden Häfen 4 d pr. Ton.

Leuchtfeuer- und Baaken-Abgaben werden nicht erhoben.

Hülfsbööte zum Schleppen: nach Uebereinkunft.

Quebec.

Die Hauptstadt Canada's ungefähr 340 engl. Meilen oberhalb des Ausflusses des St. Lawrence.

Jedes aufkommende Schiff muss 2 s 6 d pr. Fuss Tiefgang und jedes hinuntergehende 2 s pr. Fuss dem Marinebeamten zahlen. Wenn dasselbe indess bis zur Stadt Three Rivers oder weiter geht, ausserdem noch 5 £ pr. Schiff von 200 Tons Grösse. Von dem zu zahlenden Lootsgelde hält der Capitain 1 s vom £ zurück, welches Geld ausgehend von den Beamten eingefordert wird.

Das Lootsgeld beträgt:

	vom Bic n. Quebec	v. Quebec zum Bic
vom 1. Mai bis 10. Nov. pr. Fuss	£ 0.18 s 0 d	£ 0.15 s 0 d
- 11. Nov. - 18. - - -	- 1. 3 - 0 -	- 1. 0 - 9 -
- 19. - - 1. März - -	- 1. 8 - 0 -	- 1. 5 - 9 -
- 2. März - 30. April - -	- 1. 0 - 6 -	- 0.18 - 3 -

Von Brandy Pots nach Quebec zwei Drittheil obigen Tarifs,
- Point St. Roche - - ein - - -
- St. Patrick Hole - - 1 £ 3 s 4 d.

Für Verholen eines Schiffes von einem Werft zum andern, zwischen Brehaut Werft und Point à Carcis; oder von oder nach dem Strom, von oder nach einem der obigen Werfte 11 s 8 d.

Für Verholen eines Schiffes von dem Strom oder einem der obigen Werfte nach St. Patrick's Hole oder dem Bassin von Montmorency, oder dem Ballastgrund, dem Bassin der Chaudière Wolfescove bis zu dem Flusse Cape Rouge 1 £ 3 s 4 d.

Hafen-Abgaben. Schiffe die aus See kommen und im Cul de Sac zum Laden oder Löschen bleiben, zahlen 6 *d* pr. Ton Kajegeld, während des Löschens und Ladens, und später 2 *s* 6 *d* pr. Tag Liegegeld.

Kajegeld. Schiffe von 200 bis 250 Tons 4 £ 10 *s*, von 250 bis 300 Tons 5 £, von 300 bis 350 Tons 6 £ und so im Verhältniss.

Geld. 1 £ ist hier etwa 1 £ 4 *s* bis 1 £ 4 *s* 3 *d* Werth.

Ramsgate.

Der Eingang zum Hafen lässt bei niedrigem Wasser kaum 10 Fuss Wasser, bei hoher Fluth indess 20 Fuss.

Lootsgeld für Schiffe von fremden Häfen in oder aus den Hafen 5 *s* pr. Fuss.

Hafen-Abgaben unter 300 Tons 2 *d* pr. Ton, über 300 Tons ½ *d* pr. Ton. Mit Kohlen beladene Schiffe zahlen 1 *d* pr. Chaldron und diejenigen mit Steinen 1 *d* pr. Ton, jedesmal wenn solche Schiffe den Hafen passiren.

Stadt-Abgaben auf Kohlen 2 *s* pr. Ton.

Dry-Docks, Slips, Lagerräume, Maschinerien u. s. w. können zu festen Ansätzen benutzt werden.

Ballast. Sand 1 *s* pr. Ton., Kreide 1 *s* 6 *s* pr. Ton.

Ein Bremer Schiff von 80 Last Grösse in Ballast ein- und ausgehend hatte folgende Kosten:

Lootsgeld von See bis Ramsgate	£ 4. 0 *s* 0 *d*
Befestigung des Schiffes im Hafen	- 1. 5 - 0 -
Hafen- und Leuchtfeuergeld	- 1. 4 - 2½ -
Bootmiethe und kleine Ausgaben	- 0. 10 - 9½ -
Lootsgeld ausgehend	- 2. 10 - 0 -
	£ 9. 10 *s* 0 *d*

Reval.

Russischer Hafen im Gouvernement Finnland mit tieferem Wasser als der Hafen Cronstadts, jedoch mit schwierigerem Eingang. — Die Unkosten eines Schiffes sind wenig verschieden von denen in

anderen russischen Häfen, als Riga, Petersburg, Archangel etc., worauf hiemit verwiesen wird.

Ein Schiff von 70 Last Grösse würde etwa 110 Silber-Rubel zu erlegen haben. Capitaine sind nicht verpflichtet Lootsen zu nehmen; das Lootsgeld ist nach Uebereinkunft (zwischen 10—30 Papier-Rubel) festzusetzen, und richtet sich nach den Umständen und dem Wetter.

Richmond.

Ungefähr 117 Meilen SW. von Washington am James-River gelegen erlaubt die Wassertiefe grösseren Schiffen nicht bis an die Stadt zu kommen, vielmehr müssen diejenigen von 12 bis 15 Fuss Tiefgang zu Warwick, ungefähr 3 Meilen unterhalb derselben, zu Anker gehen. Schiffe von 10 Fuss Tiefgang können bis zu den Rockets, zwei Meilen höher hinauf, gelangen.

Ein Bremer Schiff von 200 Last Grösse, mit Ladung ein und aus, hatte folgende Unkosten-Rechnung:

Einclarirung 2.50. Ausclarirung 2.50	$ 5. 0
Zeitungs-Annoncen	- 9.50 -
Einkommendes Lootsgeld	- 50.82 -
Ausgehendes do.	- 48.87 -
Porto und telegr. Depeschen	- 1.25 -
Ausgaben für Stauer- und Arbeitslohn	- 88.18 -
Anker- und Kayegeld	- 10.50 -
Aerztlicher Besuch	- 6. 0 -
½ Commission auf ausg. Fracht 1826.22 à 2½ %	- 45.65 -
	$ 265 .77

Riga.

Hauptstadt Lieflands, und nächst Petersburg wichtigster Handelshafen der russischen Monarchie, an der Düna, 2½ deutsche Meilen von ihrem Ausflusse in den sehr geräumigen und tiefen Rigaischen Meerbusen, der eine vortreffliche Rhede bildet, wo in der Nähe von Bolderaa ganz grosse Schiffe ihre Ladungen einnehmen, indem auf

dem Passe nach Riga etwa nur 12 bis 13 Fuss Tiefe vorhanden. An der Mündung der Düna, bei Fort Comet, ist ein Leuchtthurm mit zwei Lichter errichtet, das eine etwa 104 Fuss, das zweite etwa 25 Fuss über dem Wasserspiegel erhaben. Einkommende Schiffe bedienen sich meistens eines Lootsen von Bolderaa aus, wenn sie bis an die Stadt hinaufsegeln wollen, wofür der Lohn ungefähr 20 Silber-Rubel pr. Schiff beträgt.

Die sonstigen Unkosten für Schiffe werden im Ganzen denselben in Rechnung gebracht, und betragen etwa nach Verhältniss der eingenommenen oder gelöschten Ladung 1 Sb.-Rb. pr. Last. Specificirte Kostenaufgabe wird den Schiffen in fast keinem nördlichen russischen Hafen gegeben. (S. dagegen St. Petersburg.)

Im Uebrigen verweisen wir auf Archangel, Cronstadt, Liebau und St. Petersburg.

Rio de Janeiro.

Die Hauptstadt Brasiliens mit einem herrlichen Hafen, sowohl in Betreff der Sicherheit als Räumlichkeit. Der Eingang zum Hafen st durch einen an der Westseite desselben liegenden 900 Fuss hohen Berg, von der Form eines Zuckerhutes, bezeichnet, während sich auf der linken Seite ungefähr auf 1½ Meile Distanz das Fort von Santa Cruz befindet, dem man so nahe kommen muss, um wenn angerufen, antworten zu können. Bei Fort Vilganhon wird das Schiff dann beigedreht oder zu Anker gebracht, um daselbst erst „Practica“ zu erhalten.

Franquia. Schiffe, welche an verschiedenen Orten Brasiliens irgend einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, müssen von Haus ausclariren „nach Brasilien oder andere Häfen“ oder „nach Pernambucco, Bahia, Rio de Janeiro oder andere Häfen“. Sie werden dadurch berechtigt das Privilegium der Franquia zu benutzen, einen Theil ihrer Ladung zu löschen und zu verzollen und mit dem Rest weiter zu segeln, während sie, wenn nach einem speciell benannten Hafen clarirt, daselbst auch die ganze Ladung löschen müssen.

Hafen-Abgaben. Alle Schiffe, welche die Barre beim Hafen von Rio de Janeiro nicht überschreiten, müssen folgende Abgaben bezahlen, nämlich: dreimastige 12 $ 800 rs., zweimastige 9600 rs. und einmastige 6400 rs.

Anker- und Tonnengeld. Schiffe mit Ladung ein und Ladung aus zahlen für die ganze Zeit ihres Aufenthalts 300 rs. pr. Ton.
Schiffe mit Ladung einkommend und mit Ballast aus 150 - -
- - Ballast - - - Ladung - 150 - -
- - - - - - Ballast - 100 - -
- in Franquia einkommend oder irgend einen Hafen für Ordres oder um Wasser oder Proviant einzunehmen, anlaufend, zahlen 100 rs. pr. Ton.

Schiffe, welche Schutz suchend einlaufen sind frei, vorausgesetzt, dass weder Ladung gelöscht noch eingenommen wird.

Schiffe, welche in irgend einem Hafen Brasiliens gelöscht oder geladen haben, können jeden andern Hafen des Reiches auf der nämlichen Reise anlaufen, ohne Tonnengeld zu bezahlen.

Fünf englische Tonnen sind ungefähr gleich sieben Brasil Ton.

Leuchtthurm-Abgaben. In allen Häfen, wo sich ein Leuchtthurm befindet, wird eine Abgabe von 100 rs. pr. Ton. erhoben.

Gesundheitspolizei. Der Besuch eines Arztes am Bord wird mit 8200 rs. bezahlt; muss indess das Schiff unter Quarantaine liegen, so werden für die Practica weitere 8200 rs. bezahlt.

Hospitalgeld: 6000 rs. für dreimastige, 4000 rs. für zwei- und einmastige Schiffe.

Alle Zahlungen werden in Papiergeld geleistet und kommt ein solcher Mille Reis auf ca. 44 Grote Gold zu stehen, also ungefähr 2 Mrs. = 1 span. Dollar.

Ein Bremer Schiff von 40 Last Grösse mit Ladung ein und aus, hatte folgende Unkosten:

Anzeige der Ankunft........................	Mrs.	4.000 rs.
Dispachant zum Einclariren und Uebersetzung des Manifestes..............................	-	10.000 -
Transport..	Mrs.	14.000 rs.

Transport..	Mrs.	14.000 rs.
Zoll auf überzähligen Proviant..............	-	14.860 -
Ankergeld, Stempel, Emolumente, Pass vom Marineminister, Leuchtthurm und Hospitalgeld.	-	118.480 -
Leichterfahrzeuge zum Laden...............	-	16.000 -
1 Falna und 1 Boot zum Laden und Löschen.	-	12.000 -
Conferenz des Manifestes..................	-	8.000 -
Dispachant zum Ausclariren................	-	8.000 -
Bremer Consulat 8.000, den Pass an Bord zu bringen 2.000.........................	-	10.000 -
Zollofficianten beim Visitiren des Schiffes.....	-	6.000 -
Ausbugsiren des Schiffes..................	-	6.000 -
Porto und kleine Kosten...................	-	3.660 -
	Mrs.	217.000 rs.
Commission auf ausgehende Fracht auf 700 Ballen Caffee à 30 s pr. Ton 75 £ à 5% 3 £ 15 s à $24\frac{1}{2}$%	-	36.740 -
	Mrs.	253.740 rs.

Rio Grande do Sul.

Ein rasch aufblühender Hafen Brasiliens, woselbst wie in allen anderen Häfen dieses Landes die Schiffsunkosten verhältnissmässig billig sind. In neuerer Zeit ist hier auch ein Dampfschlepper den einkommenden und ausgehenden Schiffen zur Verfügung gestellt, welcher für Schlepplohn 1 Mrs. pr. Ton berechnet.

Ein Bremer Schiff von 92 Last Grösse mit Ladung ein und aus, zahlte:

Lootsgeld von der Barre bis zur Stadt........	Mrs.	12.800 rs.
- - - Stadt zur Barre............	-	12.800 -
- über die Barre.................	-	19.200 -
- in See ein und aus.............	-	33.600 -
Stauer-Rechnung	-	168.800 -
Ankergeld von 189 Tonnen à 300 rs.........	-	56.700 -
Transport..	Mrs.	303.900 rs.

	Transport..	Mrs.	303.900 rs.
Pass 9.600, Hospitalgeld 8.960............		-	18.560 -
Secretair der Polizei 0.960, Manifest 4.000...		-	4.960 -
Zollhausbrücke 4.000, Negerlohn 7.000.....		-	11.000 -
Zoll auf verschiedenen Schiffsproviant........		-	14.040 -
		Mrs.	352.460 rs.

Commission der einkommenden Fracht $2^1/_2$ %.
- - ausgehenden - $2^1/_2$ %.

Rochester.

Lootsgeld: 2 *s* 6 *d* pr. Fuss für Schiffe nach oder von fremden Häfen.

Schlepplohn: Nach Uebereinkunft.

Zoll auf Waaren. Auf Kohlen 3 *d* pr. Chaldron. Wiegen und Messen derselben $^1/_2$ *d* pr. Ton. Auf Korn 1 *d* pr. Quarter.

Anker- und Liegegeld für jedes einheimische Schiff 2 *s*, für jedes fremde Schiff 4 *s*.

Wassertiefe: 18—32 Fuss.

Rostock.

Eine der bedeutendsten Städte Mecklenburgs mit gutem Hafen und bequemen Kajen. Die Wassertiefe an der Stadt beträgt indess nur 8 bis 9 Fuss, so dass grössere Schiffe in dem Seehafen Rostocks, Warnemünde, laden und löschen müssen, woselbst sich ein guter Ankerplatz in 12 bis 14 Fuss Wasser befindet.

Die Hafenunkosten für ein Schiff von 100 Tons Grösse würden betragen:

Einkommend mit Ladung (pr. Rthlr à 48 ß)	alte Rthlr	10. 2 ß	pr. Schiff	
Ausgehend - -	- -	23.44	- -	-
Einkommend in Ballast............	- -	12. 6	- -	-
Ausgehend - -	- -	19.36	- -	-

Der alte Thaler à 48 ß = ca. 66 Grote Gold, der neue à 36 ß = ca 50 Grote Gold.

Rotterdam.

An der nördlichen Küste der Maas, da wo dieselbe mit der Rotte zusammenfliesst, ist Rotterdam in commercieller Hinsicht günstiger als irgend eine andere Stadt Hollands gelegen.

Die Unkosten sind denen Amsterdams ziemlich gleich, wie aus folgendem Auszug der Rechnung eines Bremer Schiffes von 110 Last Grösse zu ersehen, welches mit Ladung einkam und in Ballast ausging:

Lootsgeld von See bis Helvoit	fl	53.50 c
Leuchtthurm- und Baakengelder		21.84 -
Canalzoll einkommend	-	12.32 -
Hafenkosten do.	-	10.59 -
Einclarirung in Helvoit sluis	-	6.— -
Gratification den Schleusenknechten	-	2.— -
Pferde den Canal aufwärts	-	8.— -
Arbeitslohn durch die Schleuse und beim Einkommen	-	12.— -
do. beim Löschen der Ladung	-	16.— -
Lootsgeld von Helvoit sluis nach Rotterdam 36 Palms (11½ Fuss)	-	30.62 -
Versiegelung des Proviants und Accise	-	2.32 -
Lootsgeld für Verholen, Befestigung etc.	-	5.50 -
Seeprotest 18 fl 90 c, Besichtigung 6 fl	-	24.90 -
Zollbeamte und Versiegelung	-	5.40 -
Für Messung des Schiffes und Certificat	-	6.50 -
Einkommend Tonnengeld pro 1855 für 173 Tonnen à 45 c	-	77.85 -
Ausgehend - - - - - - - -	-	77.85 -
Syndicat-Zulage 13%	-	20.24 -
Ein- und Ausclarirung am Zollhause	-	15.50 -
Ballast 52 fl 48 c, Rettungsboot etc. 6 fl 25 c	-	58.73 -
Gesundheitspass, Consulat und telegr. Depeschen	-	7.30 -
Hafen- und Seelootse von Rotterdam nach Briel	-	20.— -
Lootsgeld von Briel nach See	-	18.50 -
Ausclarirung des Schiffes in Briel	-	4.— -
	fl	517.46 c

Rouen.

Ungefähr 70 Meilen von der Mündung der Seine liegend, würden selbst die grössten Schiffe bis an die Stadt kommen können, wenn nicht das Fahrwasser durch Untiefen und Riffe, insbesondere bei Quilleboeuf und Caudebec bekümmert wäre, welche die Auffahrt gefährlich machen, und nur oft 10—15 Fuss Wasser haben, während zu Rouen selbst die Seine 36 Fuss Tiefe hat. Neben Havre de Grace ist Rouen als der Seehafen von Paris zu betrachten.

Die Unkosten für ein Schiff von 70 Last Grösse mit Kohlen ein und in Ballast aus betrugen:

Lootsgeld von Havre nach Villequier	Frcs.	45.15 c
- - Villequier nach Mailbraye	-	15.75 -
Dampfschlepplohn die Hälfte (die andere Hälfte bezahlt die Ladung)	-	220.— -
Versiegelung der Luken 5 Frcs., dem Hafenmeister 1 Frcs	-	6.— -
Hafen- und Zollhauskosten	-	220.30 -
Zoll für Proviant 42 Frcs., Inseration wegen Fracht 8 Frcs	-	50.— -
Ausclarirung 6 Frcs., Stempel und Kosten 9 Frcs..	-	15.— -
	Frcs.	572.20 c

Im Uebrigen vergleiche man Havre de Grace.

San Juan de Nicaragua.

Die Mosquitoküste dehnt sich von Cap Honduras bis Escuda de Veragua aus und schliesst an der Seeküste folgende Provinzen ein: die Provinz Honduras mit Inbegriff des Cap Honduras, Roman River, Black River, Potook River, Cap Gracios a Dios und Wava River.

Die Provinz Nicaragua, einschliessend den Bluefield River, San Juan River und Vankes River. — San Juan ist der grösste Geschäftsort.

Costa Rica, einschliessend den Salt River etc.

Veragua, einschliessend Bocca de Toro, Bocca de Chiriqui, Escuda de Veragua.

Bluefields mit einem sehr schönen von hohen Felsen geschützten Hafen.

Schiffe, welche auf der Mosquitoküste laden wollen, müssen zum Behuf der Clarirung Truxillo oder Belies (Balice) anlaufen, wo sie indess selten befrachtet werden können, sondern versegeln müssen. Das Laden ist an der ganzen Küste, weil die Schiffe in offener See bleiben müssen, nicht nur sehr gefährlich sondern auch kostspielig.

Ein Bremer Schiff von 150 Last Grösse hatte Unkosten:

a) in Truxillo an der Küste von Costa Rica:

Tonnengeld .... ¼ $ pr. Ton.

Zollhaus-Unkosten .... 12 -

b) in San Juan de Nicaragua:

Lootsgeld ein und aus .... 12 -

Ein- und Ausclariren .... 10 -

Tonnengeld wird bei Versegelung nicht wieder bezahlt.

Grosse Bööte, um Ladung an und von Bord zu bringen pr. Boot 4 $ täglich.

Ausserdem kann man für Unkosten beim Laden 1 $ pr. T. rechnen.

Setubal (siehe St. Uebes).

Sheerness.

Ein Nebenhafen von Rochester.

Lootsgeld von Gravesend nach Sheerness und umgekehrt:

für 7 F. tiefg.	£ 2.15.3	für 12 F.	£ 4. 2.9	für 17 F.	£ 6. 8.9
- 8 - -	- 2.19.0	- 13 -	- 4.12.0	- 18 -	- 6.18.0
- 9 - -	- 3. 1.9	- 14 -	- 5. 1.6	- 19 -	- 7. 7.3
- 10 - -	- 3. 4.6	- 15 -	- 5.10.6	- 20 -	- 7.16.0
- 11 - -	- 3.13.6	- 16 -	- 5.19.6		

Hafenunkosten: Für Ankergeld 2 s pr. Schiff; für Löschen der Ladung auf dem Hafendamm 2½ % der Fracht.

Dampfschleppbööte: Nach Uebereinkommen.

Leuchtfeuer und Baaken sind frei.

Shields. (Nord und Süd.)

Lootsgeld. Von See nach Shields vom 1. Oct. bis 31. März 1 s 6 d pr. Fuss

vom 1. April bis 30. Sept. 1 - 3 - -

Fremde Schiffe zahlen 6 d pr. Fuss mehr.

Dampf-Schlepp-Bööte. Nach Uebereinkommen. Man sehe New-Castle. Der Schlepplohn für fremde Schiffe auf der Tyne ist durchschnittlich:

Unbeladene Schiffe:	pr. Fuss	Beladene Schiffe:	pr. Fuss
Von See nach Shields...	2 s 0 d	Von See nach Shields...	2 s 0 d
- - - St. Anthony	3 - 0 -	- Shields - New-Castle	2 - 6 -
- Shields - -	2 - 6 -	- See - do.	3 - 0 -
- - New-Castle	2 - 9 -	Abwärts die gleiche Norm.	
- See - do.	3 - 3 -	Von Longreach nach Shields	2 - 3 -
		- do. - See..	2 - 9 -

Für Schutz suchende oder zurückgehaltene Schiffe sind die Abgaben:

	Hafenlichter.	Boyen.	Baken.	Zusammen.
über 50 bis 100 Tons	0 s 11 d	0 s 9 d	0 s 2 d	1 s 10 d
- 100 - 200 -	1 - 1 -	0 - 11 -	0 - 2 -	2 - 2 -
- 200 - 300 -	1 - 3 -	1 - 1 -	0 - 3 -	2 - 7 -
- 300....... -	1 - 5 -	1 - 3 -	0 - 3 -	2 - 11 -

Tyne-Mündung-Feuer. Einen Schilling pr. Schiff u. 1/8 d pr. Ton.

Hafen-Abgaben für Schiffe, welche nicht löschen 3 s 2 d pr. Schiff.

Nacht-Wache für Schiffe mit Steinkohlen 1 d pr. Keel.

Fluss-Wache 1/4 d pr. Ton. für Schiffe, welche in der Tyne laden oder löschen.

Southampton.

Lootsgeld. Von irgend einem Platze innerhalb der Insel Wight bis Southampton, Hamble oder Busledon:

für Schiffe bis zu 17 Fuss Tiefgang .... pr. Fuss 2 s 0 d

- - über 17 - - .... - 3 - 0 -

Wenn bis Eling, Redbridge, Fortham oder Chapel 1 s pr. Fuss mehr.

Von Southampton nach See:

für Schiffe bis zu 17 Fuss Tiefgang.........	pr. Fuss	6 s 0 d
- - von 17 bis 20 - -	-	7 - 0 -
- - über 20 - -	-	9 - 0 -

Wenn der Capitain einen Lootsen am Bord zu behalten wünscht, so erhält derselbe 7 s 6 d pr. Tag Liegegeld.

Die Docks gehören nicht mit zum Hafen von Southampton und muss nach denselben besonderes Lootsgeld bezahlt werden.

Schlepp-Bööte stehen nach besonderem Uebereinkommen zu Dienste.

Hafen-Abgaben 5 s pr. Schiff. Dock-Abgaben 2 d pr. Ton.

St. Domingo (siehe Hayti und Port au Prince).

Insel St. Helena.

Alle Schiffs-Capitaine, welche Ladung zu löschen beabsichtigen, haben Manifest und Schiffspapiere, so wie Aufgabe über die Schiffsbesatzung und Passagiere sofort bei Strafe von £ 100 dem Collector des Zollhauses einzuliefern.

Sofort nach Ankunft wird ein Gesundheitsboot das Schiff besuchen, und wenn keine Kranke am Bord, den Verkehr mit dem Lande durch Aufziehen einer weissen Flagge, freigeben; andernfalls dasselbe durch Aufsetzung einer gelben Flagge unter Quarantaine bringen. Erkrankte werden im Hospital unentgeltlich verpflegt, dagegen zahlt jedes Schiff 1 d Sterl. pr. Ton. Tonnengeld, ferner:

5 s Sterl. pr. Schiff für Clarirung.
5 - - - - die Zeitkugel (zur Regulirung d. Chronometer).
5 - - - - Entry. — Für Manifest
10 - - - wenn Güter gelandet oder geladen werden.

Für Trinkwasser wird 3 s 7 d pr. Tonne von 252 Imperial-Gallons bezahlt, und dasselbe dem Schiffe zur Seite gebracht.

Bootmiethe. Von oder ans Land für eine Person......
für 1 Brief oder Packet unter 25 ℔ ....
- jede Stunde Aufenthalt am Schiffe...
} 1 s 0 d

für jede weitere Person................ }
- Packete schwerer wie 25 ℔ für jede weitere 100 ℔................ } 0 s 6 d
- Packete bis 100 ℔................ 1 s 6 d

Die Zeitkugel fällt um 12 Uhr Mittlerer Zeit der Insel,
und nochmals - 1 - - - von Greenwich.

St. Petersburg.

Die Hauptstadt des russischen Reiches, auf beiden Ufern der Newa erbauet, mit einem ausserordentlich bedeutenden Ein- und Ausfuhrgeschäft. Leider können indess nur bis 8 Fuss tiefgehende Schiffe den Fluss hinaufkommen, weshalb Cronstadt (s. dieses) als natürlicher Seehafen Petersburgs auch fast immer benutzt wird.

Die feststehenden von den Schiffen zu zahlenden Abgaben in St. Petersburg werden gewöhnlich in einer Summe und zwar meistens nach der Lastengrösse derselben berechnet, wie nachstehende Tabelle Näheres nachweiset.

Verzeichniss der von fremden Schiffen erhobenen Abgaben.

Lastengrösse { von / bis	91 100	101 110	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	191 200	201 210
Lastgeld	40	44	48	52	56	60	64	68	72	76	80	84
Pass	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Clarirung in Cronstadt	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Addressgeld	70	70	70	80	80	90	90	100	100	110	110	120
Kirche	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105
Kirche in Cronstadt	17	19	21	23	24	26	28	29	31	33	34	36
Cronstadt-Expedition	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110
Agent der Compagnie	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42
Im Ganzen Pap.-Rb.	322	340	358	386	403	431	449	476	494	522	539	567

1 Last = 2½ engl. Ton. Zur Schiffsfracht rechnet man auf 1 Last:

60 Pud in Hanf, Flachs, Krollhaare, Garn, Hausenblase und Virginy Blätter-Taback.

120 Pud in Talg, Hanf- und Leinöl, Pottasche, Borsten, getheertes Tauwerk, Caviar, Eisen und Kupfer.

100 Pud in Seife.

80 Pud in Kümmel, Anis, Kabelgarn, Wachs, Bacun Blätter-Taback, Lichter.

60 Rollen Juchten, 400 Stück Bockfelle, 120 gesalzene Häute, 80 Stück Sohlleder, 6 Pack. Pelzwaaren.

60 Stück Segeltuch, 80 Stück Raventuch und Fläm. Leinen.

10 Chetwert Leinsaat und Getreide.

Für Stauerlohn darf nicht mehr berechnet werden als

für Hanf, Flachs etc.	Rub. 2.50 Cop.	pr. Ton.
- Manufacturwaaren	- 1.50 -	- -
- Talg, Pottasche, Hausenblase, Wachs und Eisen	- 0.80 -	- -
- Dielen	- 0.25 -	- St. Dz.

Für Löschen und Laden von Ballast werden 60 Cop. Silber pr. Last bezahlt.

Stockton.

Lootsgeld:

	Britische Schiffe.	Fremde Schiffe.
Von See bis zur achten Tonne pr. Fuss	1 s 3 d	1 s 9 d
- - - Cargofleet - -	1 - 9 -	2 - 9 -
- Cargofleet bis Middelsborough - -	0 - 6 -	1 - 0 -
- - - Stockton - -	1 6 -	2 - 6 -

Umgekehrt dieselbe Taxe. Vom 1. October bis 1. April 3 d pr. Fuss mehr.

Für jedes fremde Schiff, welches Schwerdter hat noch 5 s extra.

Leuchtfeuergeld für jedes einkommende Schiff 1 d pr. Reg.-Ton.

Flussabgaben: einkommende Schiffe mit Ladung ..... 3 d
ausgehende - - - ..... 3 -

Schiffe, welche im Hafen Kohlen laden, sind frei.

Schiffe, welche Schutz suchen, einkommend 1½ d pr. Ton.

Schiffe in Ballast ein und aus 1½ d pr. Ton.

Schlepplohn nach oder von Stockton für beladene Schiffe.

Nicht über	Newport	Cargofleet	8. Tonne	See
5 Keel	£ 0.10 s 2 d	£ 0.15 s 0 d	£ 1. 5 s 6 d	£ 1.18 s 3 d
6 -	- 0.11 - 3 -	- 0.17 - 6 -	- 1. 9 - 3 -	- 2. 4 - 11 -
7 -	- 0.12 - 9 -	- 0.19 - 3 -	- 1.13 - 0 -	- 2. 9 - 6 -
8 -	- 0.13 - 11 -	- 1. 0 - 8 -	- 1.17 - 0 -	- 2.15 - 2 -
9 -	- 0.15 - 0 -	- 1. 2 - 6 -	- 2. 0 - 6 -	- 3. 0 - 9 -
10 -	- 0.16 - 6 -	- 1. 4 - 5 -	- 2. 4 - 3 -	- 3. 6 - 5 -
11 -	- 0.17 - 4 -	- 1. 6 - 3 -	- 2. 8 - 0 -	- 3.12 - 0 -
12 -	- 0.18 - 9 -	- 1. 8 - 2 -	- 2.11 - 9 -	- 3.17 - 8 -

Unbeladene Schiffe ungefähr ⅓ weniger.

St. Thomas.

St. Thomas, St. John und Santa Cruz sind die Dänemark gehörenden kleinen westindischen Inseln. Der Hafen auf ersterer Insel ist geräumig und bietet den Schiffen, mit Ausnahme der Orkan-Monate, jede Bequemlichkeit und Schutz. Derselbe ist ein Freihafen und die Unkosten für ladende und entlöschende Schiffe sehr geringe.

Ein Schiff von 142 Last Grösse, mit Ladung ein und aus, hatte zu entrichten:

Für Lootsgeld einkommend 11 Fuss à 1 $ 28 c.......	$ 14.08 c
- - ausgehend 12 -	- 15.36 -
Fortpass einkommend 75 c, ausgehend 2 $...........	- 2.75 -
Hafenmeister etc...............................	- 13.47 -
Hafenunkosten, Ankergeld, Stempel und sonstige Kosten	- 27.95 -
	$ 73.61 c

Makler-Courtage 2 %, Commission für Ein- und Verkäufe 2½ %.

Das Ankergeld wird bei Versegelung nach irgend einem Hafen von St. Shomas, St. John oder Santa Cruz nur einmal bezahlt.

St. Uebes

oder Setubal, Stadt und Seehafen Portugals auf der Nordseite der Bay gleichen Namens, ungefähr 18 Meilen südöstlich von Lissabon.

Ein Bremer Schiff von 45 Last Grösse mit Ballast ein- und einer Ladung Salz ausgehend hatte folgende Ausgaben zu bestreiten:

Für 93 M° Salz à 1320 reis	MR. 122.760 rs.
Ausclarirung der Ladung	- 4.800 -
Das Salz überzuwerfen	- 4.680 -
37 M° Ballast gelöscht	- 6.660 -
Arbeitslohn 1.444. Wasser 2.500	- 3.944 -
Lootsgeld eink. $9\frac{1}{2}$ Fuss, ausg. $10\frac{1}{2}$ Fuss	- 10.080 -
Matten und Sträucher zum Garnier	- 7.500 -
Schiffs-Proviant und kleine Ausgaben	- 37.356 -
	MR. 198.730 -
Commission 2 %	- 3.974 -
	MR. 202.704 -
Wechsel-Courtage $\frac{5}{8}$ % und Porto	- 3.296 -
	MR. 206.000 rs.

Gegen Tratte auf Hamburg Bco.ℳ 643. 12 ß
à 50 ß pr. 1000 rs. MR. 206.000.

Santiago de Cuba (siehe Havana).

Sardinien.

Ein aus Besitzungen auf dem festen Lande und der Insel Sardinien bestehendes Königreich. Auf Letzterer ist Cagliaria der Haupthafen, wenngleich für grössere Schiffe nicht sicherer als Maddalena. Die übrigen Häfen heissen Alghero, Carloforte, Longdo Sardo, Torres, Oristano, Bosa, St. Antioco, Crosei, Siniscola, Tortoli und Sarrabus.

Die Haupthäfen des festen Landes sind:

a) Genua (Freihafen), zwar nicht sehr geräumig, doch tief, und von zwei Dämmen geschützt. Auf dem östlichen Molo befindet sich seit 1852 ein Leuchtthurm mit festem 49 Fuss über dem Wasserspiegel erhabenen Licht.

b) Nizza, kleiner von einem Molo geschützter Hafen, kann Schiffe von 200 bis 300 Tons Grösse aufnehmen, und

c) Spezzia, im Gebiete von Genua, ein tiefer und sicherer Hafen, ungefähr 47 engl. Meilen südöstlich von benannter Stadt.

Die Unkosten für Schiffe in sämmtlichen Häfen bestehen in:

Ankergeld pr. Ton. 1 Lira. Hafengeld pr. Ton. Lira 0. $33^1/_3$ c.

Hafen-Liegegeld (wird erst nach 14 Tagen berechnet) über 200 Tons 4 Lira 80 c.

Deck-Abgaben von	101	bis	120 Tons	Lira 26.40 c
-	121	-	150 -	- 30. 0 -
-	151	-	160 -	- 36. 0 -
-	161	-	190 -	- 40.80 -
-	191	-	200 -	- 45.60 -

Messung des Schiffes: Nach Verhältniss der Grösse 3 bis 7 Lira.

Gesundheitspass (wenn erforderlich) für jede 50 Tons Grösse etwa 4 Lira, für Nebenkosten noch etwa 5 Lira.

Entry 8 Lira 33 c, Einclarirung 2 Lira 20 c, Erlaubniss zum Laden 1 Lira, Hafenmeister 1 Lira 50 c.

Leuchtthurm (nur in Genua) 5 c pr. Ton. Lootsgeld 37 Lira 50 c.

1 Lira ist = 1 Franc.

Ein Schiff von 160 Last zahlte in Cagliaria mit Ladung ein und aus:

Ankergeld und Hafenkosten	Lira 55.50 c
Gesundheitspapiere und Practica	- 8.75 -
Manifest 5.25. Consulat 10.0	- 15.25 -
Clarirung 10.50. Hafenmeister 50 c	- 11. 0 -
	Lira 90.50 c

Singapore.

Obgleich erst 1818 durch Sir Stamford Raffles gegründet, ist Singapore doch bereits nächst Batavia der grösste Handelshafen im östlichen Archipelagus, und der ostindischen Compagnie von grosser Wichtigkeit.

Singapore ist in jeder Hinsicht ein Freihafen, da weder Einfuhr- noch Ausfuhrzoll, weder Hafen- noch Schiffsabgaben zu entrichten sind. — Schiffe aller Nationen sind frei von allen Unkosten. — Die Verbindung mit China, der östlichen Halbinsel und den Inseln des Archipelagus wird durch Eingeborne in Junken,

Proas und Fahrzeugen der verschiedensten Art unterhalten, deren Zahl sich jährlich auffallend vermehrt. Wenn zu diesen Fahrzeugen die europäischen, indischen und amerikanischen Schiffe hinzugerechnet werden, so dürfte die jährliche Schifffahrt Singapores das Maass von 500,000 Tons noch überschreiten.

Smyrna.

Eine bedeutende Stadt und Seehafen in der asiatischen Türkei an der Westseite Kleinasiens, und an einem tiefen Meerbusen gelegen, dessen Eingang von der Insel Mytilene und Cap Carabourne begrenzt wird. Die Passage zwischen James' Castle im Süden und der gegenüberliegenden Sandbank ist schmal, doch etwa 10 Faden tief, mit einem blauen Lehmgrund. Kauffahrteischiffe ankern der Stadt gegenüber in 7 bis 8 Faden Wasser, doch ist dasselbe auch tief genug, um nahe an den Kayen anzulegen.

Die Unkosten auf ein britt. Schiff von 196 Tons Grösse mit Ballast ein und Ladung aus betrugen:

Ankergeld 3 Piaster	£ 0. 0 *s* 10 *d*
Hospitalgeld à 3 *d* pr. Reg.-Ton	- 2. 9 - 0 -
Gesundheitsattest 2 span. $	- 0. 8 - 4 -
	£ 2.18 *s* 2 *d*

Schiffe, die nach Smyrna segeln, bedürfen keines Lootsen. Es ist erlaubt Ballast da auf der Rhede über Bord zu werfen, wo die Schiffe ihre Ladungen einnehmen.

Die Rechnungen werden in Piaster à 40 Paras gestellt. S. Constantinopel.

Stavanger (siehe Norwegen).

Stettin.

Die Hauptstadt von preuss. Pommern an der Oder, ungefähr 42 engl. Meilen von Swinemünde entfernt, bietet Schiffen bis zu 9 Fuss Tiefgang die bequemsten Lösch- und Ladeplätze an ihren Kajen. Tiefer gehende Schiffe müssen, zum Mindesten theilweise, ihre Ladung in Swinemünde löschen.

Die Unkosten auf ein privilegirtes Schiff von 100 Last (à 4000 ℔) Grösse mit Ladung ein und aus, betrugen:

Hafenkosten einkommend à $8\frac{1}{4}$ Sgr. pr. Last	Crt Rthlr	34.11	Sgr.	3 Pf.
Nebenkosten, Mastgeld u. Pässe à $3\frac{1}{2}$ Sgr.	-	14.17	-	6 -
Hafenkosten ausgehend à $8\frac{1}{4}$ Sgr.......	-	34.11	-	3 -
Lootsgeld von Swinemünde nach Stettin 7 Rthlr, Foye 1 Rthlr....................	-	8. 0	-	0 -
Declaration 24 Sgr., Brückengeld 12 Sgr..	-	1. 6	-	0 -
Communalabgaben.....................	-	5.28	-	0 -
Armengeld 1 Rthlr 20 Sgr., Besichtigung 2 Rthlr 27 Sgr. 6 Pf..................	-	4.17	-	6 -
Commission einkommend à 3 Sgr. 9 Pf. pr. Last............................	-	12.15	-	0 -
Commission ausgehend à 1 Sgr. $10\frac{1}{2}$ Pf...	-	6. 7	-	6 -
Messung des Schiffes 8 Rthlr, für Stempel 15 Sgr............................	-	8.15	-	0 -
	Crt Rthlr	130.9	Sgr.	0 Pf.

Privilegirte Schiffe zahlen laut Verordnung:

a) mit Ladung: Hafenkosten..........	8 Sgr.	3 Pf.	pr.	Last
Nebenkosten, Mastgeld und Pass......	3 -	6 -	-	-
b) mit Ballast: Hafenkosten..........	4 -	0 -	-	-
Nebenkosten, Mastgeld und Pass......	1 -	9 -	-	-

Die Nebenkosten u. s. w. werden nur einkommend, die Hafenkosten aber einkommend und ausgehend berechnet.

Das Lootsgeld ist festgestellt:

	im Sommer	im Winter
Für Schiffe von 21 bis 50 Last...	Crt Rthlr 4. 0 Sgr.	Crt Rthlr 5. 0 Sgr.
- - - 51 - 80 - ...	- 5.12 -	- 6.12 -
- - - 81 - 120 - ...	- 7. 0 -	- 8.12 -
- - - 120 Last u. darüber	- 8. 0 -	- 11. 0 -

Schiffe welche nach einem andern preussischen Hafen bestimmt, ohne zu löschen einlaufen, zahlen 2 Sgr. pr. Last Hafenkosten etc.

Stockholm.

Die Hauptstadt von Schweden mit einem geräumigen sichern Hafen, in welchem die grössten Schiffe unmittelbar an den Kajen laden und löschen können. Der Zugang zu demselben ist indess nicht ungefährlich, weshalb es rathsam erscheint, sich stets eines Lootsen zu bedienen, welcher bei der kleinen Insel Oja an Bord kommt. Das Zeichen, dass man einen solchen wünscht, ist das Aufsetzen einer Flagge am Vortopp oder ein Kanonenschuss.

Das Lootsgeld ist einkommend ca. 2 ℛ 38 ß Bco., ausgehend ca. 1 ℛ 36 ß pr. Fuss,

Kronabgaben: Tonnengeld 4 ß Bco. pr. Last	Rℛ	0. 5⅓	ß
Expeditionsabgaben: von 50—100 Last pr. Schiff	-	5.16	-
- 100—150 - - -	-	6. 0	-
- 150—200 - - -	-	6.32	-
- 200 Last und darüber	-	7.24	-
Ankergeld: Einkommend und ausgehend pr. Last	-	0. 8	-
Werftgeld, Hafengeld und Signalabgaben ausgehend pr. Last	-	0. 3	-
Dem Commandanten vom Fort Ny Elfborg ausgehend pr. Last	-	0. 1	-
Hafenwache einkommend pr. Last	-	0. ½	-
Hafenreglement pr. Schiff	-	0. 8	-
Messung des Schiffes pr. Last	-	0. 3	-
Für das Boot des Lootsen pr. Schiff	-	1. 0	-
Commission für Frachtbesorgung pr. Last	-	0. 8	-
Makler-Gebühren pr. Schiff von			
51 bis 70 Last	-	6.32	-
71 - 100 -	-	8.16	-
101 - 150 -	-	10. 0	-
151 - 200 -	-	11.32	-
201 - 250 -	-	13.16	-
251 - 300 -	-	15. 0	-
300 Last und darüber	-	16.32	-

Tonnengeld in Klippa, woselbst eine Revision der Papiere und des Schiffes stattfindet:

von 51 bis 70 Last pr. Schiff	Rb	2. 0 ß
- 71 - 100 - - -	-	2.24 -
- 101 Last u. darüber - -	-	3. 0 -

Die Unkosten eines Schiffes von 70 Last Grösse, mit Ladung ein und aus, beliefen sich auf:

Tonnengeld einkommend	Rb	11.12 ß
do. ausgehend	-	11.12 -
Armengeld	-	12.24 -
Lootsgeld nach Landshort 10 Fuss tiefgehend	-	27.40 -
do. ausgehend nach Santhaven	-	17.24 -
Protestnotirung	-	0.24 -
Messung des Schiffes und Certificat	-	14.36 -
Erlaubniss zum Laden	-	3.32 -
Makler-Gebühren einkommend	-	7.40 -
Leuchtfeuer ein und aus	-	18.36 -
Kochhaus 2.0, Maklergebühren ausgehend 12.4.	-	14. 4 -
Expedition am Zollhause 14.0, Zollpass 0.24	-	14.24 -
Gratification dem Lootsen 5.0, Plankengeld 1.0	-	6. 0 -
Seefahrts-Armen 3.42, Hafencapitain 1.0	-	4.42 -
Zollhausschein 4.24, Leichtermiethe 13.30	-	17.54 -
Stauerlohn	-	14.21 -
Ein- und Ausclariren	-	15.32 -
do. in Delleröe	-	8.32 -
Im Ganzen	Rb	221.57 ß

Stralsund (siehe Stettin).

Strohausen.

Kleiner oldenburgischer Seeort an der Weser, zwischen Bremerhaven und Brake. Die Schiffe liegen hier auf offener Rhede, haben jedoch guten sicheren Ankergrund. Ueber Lootsgeld und sonstige Abgaben sehe man: Bremerhaven und Brake.

Swansea (England).

Ein schöner geräumiger sicherer Hafen, mit Bequemlichkeiten von Wet- und Drydocks, Kayen, Werften und Waarenhäusern.

Schlepplohn für beladene Schiffe:

	Von der äussern Tonne nach Haford	Von der äussern Tonne n. Foxhole	Von Slag Bank nach Foxhole
von 80 bis 100 Tons	£ 0.15 s 0 d	£ 0.13 s 6 d	£ 0.10 s 0 d
- 100 - 120 -	- 0.18 - 0 -	- 0.16 - 0 -	- 0.15 - 0 -
- 120 - 150 -	- 1. 5 - 0 -	- 1. 1 - 0 -	- 1. 0 - 0 -
- 150 - 180 -	- 1.17 - 0 -	- 1.10 - 0 -	- 1. 5 - 0 -
- 180 - 200 -	- 2.10 - 0 -	- 2. 0 - 0 -	- 1.10 - 0 -
- 200 - 250 -	- 3. 3 - 0 -	- 2.10 - 0 -	- 1.15 - 0 -
- 250 - 300 -	- 3.15 - 0 -	- 3. 0 - 0 -	- 2. 5 - 0 -

Ueber 300 Tons 4½ d pr. Tonne mehr.

Lootsgeld einkommend und ausgehend:

Von 75—100 Tons	£ 0.11 s 6 d	Von 175—200 Tons	£ 0.15 s 0 d
- 100—125 -	- 0.12 - 0 -	- 200—250 -	- 1. 0 - 6 -
- 125—150 -	- 0.13 - 6 -	- 250—300 -	- 1. 5 - 6 -
- 150—175 -	- 0.14 - 6 -	- 300—350 -	- 1.10 - 0 -

Boot 2 s 6 d und für jeden Mann zur Hülfe ein oder aus 1 s 6 d pr. Fluthzeit. Wenn der Lootse das Schiff vom Hafen nach Mumbles Rhede oder den Flats bringen soll, so wird zu den vorstehenden Ansätzen von 100 bis 200 Tons 5 s 6 d, über 200 Tons 7 s 6 d bezahlt.

Wenn der Lootse in der Bay an Bord gesetzt wird und der Capitain bedient sich nicht des Bootes und der beiden Ruderer, so bezahlt er demselben 5 s. Für Verholen des Schiffes im Hafen bis 120 Tons 3 s, von 120 bis 200 Tons 4 s, über 200 Tons 5 s.

Die Hafenabgaben von 4 d pr. Reg. Ton werden von allen Schiffen erhoben, nur wenn der Hafen von Swansea aus Noth angelaufen wird, zahlen sie 2 d pr. Ton.

Hafen- und Liegegeld wird von Schiffen nach dem Auslande bestimmt, wenn über 100 Tons mit 3 s 6 d bezahlt; fremde

Schiffe zahlen 7 *s* pr. Ton. Wenn mit Kohlen oder Kupfererz beladen ½ *d* pr. Ton extra.

Plankengeld: 9 *d* pr. Schiff.

Swinemünde.

Swinemünde ist der Seehafen von Stettin mit einem schönen Hafenbassin, in welchem Schiffe von 18 bis 19 Fuss Tiefgang bequem und sicher vor Anker liegen. Nach Stettin selbst können nur Schiffe von 6 bis 7 Fuss Tiefgang aufsegeln, weshalb auch die Entladung gewöhnlich durch Vermittelung von Leichterfahrzeugen in Swinemünde beschafft wird.

Das Lootsgeld beträgt für befreundete Schiffe:

	vom 1. Mai bis 31. Octbr.	vom 1. Novbr. bis 30. April
von 21 bis 50 Last (à 4000 ℔) Grösse	ℛ 4. 0 Sgr.	ℛ 5. 0 Sgr.
- 51 - 80 - -	5.12 -	- 6.12 -
- 81 - 120 - -	- 7. 0 -	- 8.12 -
- 120 u. darüber - -	- 8. 0 -	-11. 0 -

so wie ausserdem die Lootsen eine Gratification von ca. 1 ℛ empfangen. Wenn ein Hülfsboot erforderlich ist, 2 bis 3 ℛ mehr.

Makler-Gebühren für Ausfracht 1½ ℛ pr. Last.

Ein Schiff von 100 Last Grösse, mit Ladung ein und aus, hatte in Swinemünde foldende Unkosten:

Hafen-Abgaben einkommend 8¼ Sgr. pr. Last..	ℛ 34.11 Sgr.	3 ₰
Nebenkosten, Mastgeld, Pass 3½ - - ..	- 14.17 -	6 -
Lootsgeld einkommend ohne Boothülfe.........	- 7. 0 -	0 -
do. ausgehend mit do.	- 9. 0 -	0 -
Hafen-Abgaben ausgehend 8¼ Sgr. pr. Last ...	- 34.11 -	3 -
Declaration 25 Sgr. Versiegelung etc. 15 Sgr. . .	- 1.10 -	0 -
Protestnotirung 20 Sgr. Ausführung desselb. 5.22.6	- 6.12 -	6 -
Armengeld à 1 Sgr. 3 ₰ pr. 5 Last.........	- 0.25 -	0 -
Commission............................	- 12. 0 -	0 -
Messung des Schiffs 8 ℛ. Für Stempel 15 Sgr.	- 8.15 -	0 -
	ℛ 128.12 Sgr.	6 ₰

Sydney.

Die Hauptstadt in Neu-Süd-Wales und der britt. Besitzungen in Neu-Holland oder Australien, belegen an einer Bucht an der Südseite von Port Jackson. Der Hafen bietet gegen alle Winde Schutz und hat hinreichend tiefes Wasser, guten Ankergrund und einen grossen Drydock (Eigenthum von Mort & Rowntree).

Lootsgeld für zwei Meilen in See nach oder von irgend einem Hafen in Neu-Süd-Wales.

Für Schiffe

v. 10 bis 11 Fuss Tiefg.	£ 5. 0 s 0 d	v. 16 bis 17 Fuss Tiefg.	£ 8. 0 s 0 d
- 11 - 12 -	- - 5.10 - 0 -	- 17 - 18 -	- - 8.10 - 0 -
- 12 - 13 -	- - 6. 0 - 0 -	- 18 - 19 -	- - 9. 0 - 0 -
- 13 - 14 -	- - 6.10 - 0 -	- 19 - 20 -	- - 9.10 - 0 -
- 14 - 15 -	- - 7. 0 - 0 -	- 20 - 21 -	- -10. 0 - 0 -
- 15 - 16 -	- - 7.10 - 0 -	- 21 - 22 -	- -11. 0 - 0 -

Hafen-Unkosten:

unter 100 Tons	£ 0. 5 s	von 300 bis 400 Tons	£ 1. 0 s
von 100 bis 200 -	- 0.10 -	- 400 - 500 -	- 1. 5 -
- 200 - 300 -	- 0.15 -	- 500 u. darüber	- 1.10 -

Zollhaus-Abgaben: Für jedes Schiff einkommend £ 0. 15 s, ausgehend £ 0. 15 s.

Leuchtfeuer-Abgaben: Für jede Ton Grösse 2 d.

Commission: Für Vorschüsse 5 %. Einclariren und Ausclariren am Zollhause: jedes Mal 1 Guinee.

Tampico (siehe Acapulco).

Travemünde (siehe Lübeck).

Triest.

Der Hafen von Triest ist zwar klein, doch leicht zugänglich, und befindet sich auf der Nordseite desselben eine für Quarantaine-Schiffe bestimmte Abtheilung. Schiffe bis zu 300 Tonnen Grösse liegen an der Kaye, während grössere etwas weiter zurück auf der Rhede in 6 bis 10 Faden Tiefe ankern.

Der Umstand, dass der Hafen nur klein und den oft heftigen NW.-Winden ausgesetzt ist, dürfte wohl durch andere Annehmlich keiten aufgewogen werden, um so mehr als die Stürme nur gewöhnlich von sehr kurzer Dauer sind, und der Ankergrund nichts zu wünschen übrig lässt. Die Tiefe des Wassers wird durch länger anhaltenden SO.-Wind (Sirocco) vermehrt und im Gegentheil durch ONO.-Wind (Boro) vermindert, während Ebbe und Fluth kaum zu bemerken ist.

Es befindet sich ein Leuchtthurm auf der Spitze des Theresien-Dammes und ein Anderer auf der Spitze von Salvore, unter deren Leitung Schiffe auch ohne Lootsen zu jeder Zeit wagen können, einzuseegeln. Bei der letzteren Spitze öffnet sich die Bay Pirano, wo Schiffe bei jedem Wetter sicher vor Anker liegen.

Die Quarantaine wird hier strenge gehandhabt, und entsprechen die zu diesem Behufe von Oesterreich angeordneten Verwaltungen und Baulichkeiten vollkommen ihrem Zwecke.

Die Unkosten betragen: Einkommend:

In Practica. Mit oder ohne Ladung pr. Schiff von und über 100 Tons .... fl 1.30 Xr

In Quarantaine. Für Verhör des Capitains.......... - 1.30 -

Für Verhör des Wächters bei Zulassung zur Practica.. - 0.34 -

Ausgehend:

In Practica. Gesundheitspass pr. Schiff von u. über 100 Tons - 0.45 -

Schein über an Bord genommene Güter .... - 0.17 -

In Quarantaine. Patent......................... - 1. 1 -

Dem Wächter pr. Tag während der Quarantaine ..... - 1. 8 -

Demselben für Lebensmittel .... - 0.20 -

Die Hafen-Unkosten sind äusserst niedrig gestellt, nämlich:

Ankergeld pr. Ton Grösse........................ fl 0. 4 Xr

Leuchtfeuer - - .... - 0. 3 -

Ladung-Abgabe pr. Ton Gewicht der Güter.......... - 0. 3 -

Sollte das Schiff indess in Ballast oder mit weniger als halber Ladung ausgehen, so muss dasselbe noch 7 Kreuzer pr. Ton. extra erlegen.

Lootsgeld. Den Lootsendienst versehen Fischerleute, welche gewöhnlich bei Rovigno anzutreffen sind, und wenn auch sonst ungeschickt, doch mit der Tiefe des Wassers genau bekannt sind. Die Vergütung für Lootsgeld beträgt etwa zwanzig Dollars. Bei Abhaltung der Quarantaine muss der Lootse ausserdem für Rechnung des Schiffes unterhalten werden.

Schiffe mit Salpeter am Bord, müssen ausserhalb des Hafens löschen. Wenn Salpeter in den Connoissementen als Kaufmannsgut aufgeführt ist, kann das Schiff mit schwerer Strafe belegt werden.

Trinidad.

Neben Jamaica die grösste, England gehörende, westindische Insel. Der Meerbusen von Paria, ein grosser vom Lande fast ganz umgebener See, bietet Schiffen jeder Grösse den sichersten und angenehmsten Ankerplatz, so dass derselbe den besten Seehäfen zur Seite gestellt werden kann.

Die Unkosten für ein Schiff von 280 Last Grösse betrugen:

Für sämmtliche Hafenunkosten	$ 152.75 c
- Telegraphiren	- 2. 0 -
	$ 154.75 c

Trinidad de Cuba (siehe Havana).

Truxillo

und Belice sind die beiden Zollstätten Costa Rica's (Mosquitoküste). Man sehe was darüber unter San Juan de Nicaragua gesagt worden.

Van Diemens Land.

Die Hauptstadt dieser australischen Insel heisst Hobart Town, auf der Südseite der Insel am Flusse Derwent gelegen. Die Tiefe des Wassers gestattet den grössten Schiffen ohne Gefahr einzusegeln und der Ankergrund ist ausgezeichnet. Die zweitgrösste Stadt der

Insel ist Launceston, auf der Nordseite des Flusses Tamar, welcher sich in Port Dalrymple ergiesst.

Die Unkosten auf Schiffe belaufen sich wie folgt:

Für Zollhaus-Abgaben:

Einclarirung eines (nicht colonialen) Schiffes mit Ladung	£ 1.10 s 0 d
- - nicht privilegirten - - -	- 3. 0 - 0 -
Erlaubniss zum Handel	- 1. 1 - 0 -
Abgaben für jeden Zollverschluss	- 0.10 - 6 -
- - Hafenclarirung und sonstige Kosten	- 0. 7 - 6 -

Fernere Abgaben:

a) zu Derwent,

Lootsgeld:

	Einkommend.	Ausgehend.
Schiffe bis 10 Fuss Tiefgang	£ 3. 0 s 11¼ d	£ 2. 7 s 4⅝ d
- - 11 - -	- 3. 3 - 4½ -	- 2. 9 - 3¼ -
- - 12 - -	- 3. 8 - 3 -	- 2.13 - 1½ -
- - 13 - -	- 3.15 - 6¾ -	- 2.18 - 9½ -
- - 14 - -	- 4. 5 - 5¾ -	- 3. 6 - 4 -
- - 15 - -	- 4.19 - 11¼ -	- 3.17 - 8½ -
- - 16 - -	- 5.17 - 0 -	- 4.11 - 0 -
- - 17 - -	- 7. 1 - 4½ -	- 5. 9 - 11 -
- - 18 - -	- 8.13 - 0¾ -	- 6.14 - 7½ -
- - 19 - -	- 10.14 6 -	- 8. 6 - 10 -
- - 20 - -	- 13. 3 - 3 -	- 10. 4 - 9 -

Hafenunkosten:

Für zu Anker gehen und Anker lichten im Hafen pr. Ton 1 *d*.

- Verholen des Schiffes 1 *d* pr. Ton.

b) Zu Port Dalrymple.

Lootsgeld:

	bis über Whirlpool Reach	bis unter Whirlpool Reach
pr. Schiff bis 7 Fuss tiefgehend	£ 2. 5 s 6 d	£ 1.10 s 4 d
pr. Fuss über 7 - -	- 0. 6 - 6 -	- 0. 4 - 4 -

Hafenunkosten für Verholen von einem Ankerplatz zum anderen:

Unter 200 Tons Grösse pr. Schiff	£ 0.15 s 0 d
Von 200 bis 300 Tons Grösse pr. Schiff	- 1. 0 - 0 -
- 300 - 400 - - -	- 1.10 - 0 -
- 400 - 500 - - -	- 2. 0 - 0 -
- 500 - 600 - - -	- 2.10 - 0 -

Leuchtthürme: Es befindet sich ein Leuchtthurm mit einem Drehfeuer auf Swan-Island, welcher zur Führung durch die Bank Straits dienen soll. Derselbe ist oben roth und unten weiss bemalt. Ein zweiter Thurm mit festem Licht ist auf Goose-Island errichtet auf der südlichen Küste dieser Insel, SO. 1/2 S. von dem Thurm auf Swan-Island und etwa 30 Meilen von demselben entfernt.

Valparaiso.

Der grösste Hafen Chili's mit gutem Ankergrund. Da indess die oft einfallenden heftigen Nordstürme nicht ungefährlich sind, so muss das Schiff mit starken Ankern und Ketten versehen sein. — Grosse Schiffe müssen in einiger Entfernung von der Stadt ankern, und werden durch Leichter beladen und entlöscht.

Die zu zahlenden Unkosten sind in nachfolgender Rechnung eines Schiffes von 134 Last Grösse zusammen gestellt:

Tonnengeld-Abgaben 2 real pr. Ton	$ 50.0 r
Leuchtfeuer-Abgaben 1/4 - -	- 6.2 -
Ankergeld 2.0, Hafendamm 2.0 pr. Schiff	- 4.0 -
Hafencapitain pr. Schiff	- 2.0 -
Dem Besichtiger für Untersuchung der Luken	- 17.2 -
Erlaubniss zur Ueberladung verschiedener Güter	- 10.0 -
Consulat 17.0. Kleine Kosten 1.5	- 18.5 -
	$ 108.1 r

Das Tonnengeld wird bei Versegelung nach einem anderen Hafen Chili's nicht wieder erhoben.

Venedig.

Das gewöhnlich benutzte Fahrwasser nach den Lagoonen beginnt bei Malamocco, ungefähr 1½ deutsche Meilen südlich von der Stadt. Die ausserhalb Malamocco befindliche Barre hält bei hohem Wasser nur 10 Fuss Tiefe, doch befindet sich zwischen der westlichen Spitze derselben und dem Dorfe San Piedro eine Durchfahrt von 14 bis 16 Fuss Tiefe. Schiffe vom Süden kommend laufen gewöhnlich Pirano oder Rovigno an der Küste von Itria an, woselbst ein Lootse an Bord genommen wird, der das Schiff über die Barre nach Malamocco bringt.

Die Quarantaine-Reglements sind denen von Triest gleich. — Unverdächtige Schiffe erhalten Practica nach einer siebentägigen Quarantaine in einem Hafen der Lagoonen, etwa eine Meile von der Stadt. Lange Quarantaine wird etwas weiter hinunter abgehalten.

Ein befreundetes Schiff von 200 Last Grösse würde folgende Unkosten haben.

Lootsgeld von Rovigno über die Barre	Lira	100. 0 c
do. von der Barre zum Ankerplatz	-	61.57 -
do. ausgehend	-	61.57 -
do. über die Barre nach See	-	60. 0 -
Tonnengeld wird nur von nicht privilegirten Schiffen mit 1 Lira pr. Ton. bezahlt	-	0. 0 -
Ausclarirung	-	2.30 -
Quarantaine-Abgaben für 7 Tage	-	39.27 -
	Lira	324.71 c

Für lange Quarantaine 25 Lira 74 c mehr.

Vera-Cruz.

Der Hafen oder vielmehr die Rhede von Vera-Cruz, wo die Schiffe ankern, ist den oft einfallenden heftigen Nordwinden (los nortos genannt) so sehr ausgesetzt, dass Strandungsfälle häufig vorkommen. Ein Leuchtthurm mit einem schönen Drehfeuer befindet sich auf der Nord-West-Spitze der Insel St. Juan de Ulloa.

Ein Bremer Schiff von 40 Last Grösse mit Ladung ein und in Ballast aus hatte im Ganzen folgende Unkosten:

Lootsgeld einkommend	$ 17.	4 rl.	
Hafen-Unkosten (1½ rl. pr. Ton.)	- 16.	0	-
Gesundheitspass	- 4.	0	-
Miethe für 2 Leichter beim Ausladen der Güter	- 85.	0	-
1 Leichter mit Ballast	- 85.	0	-
Commission auf einkommende Fracht de $ 1250	- 62.	4	-
	$ 270.	0 rl.	

Whitby. (Engl)

Lootsgeld für Schiffe mit oder ohne Ladung vom 1. April bis 30. Sept. 1 *s* 3 *d* pr. Fuss
vom 1. Oct. bis 31. März 1 - 6 - -

Die Laterne auf dem Hafendamm wird angezündet und eine Flagge auf der Westklippe aufgezogen, wenn der Wasserstand das Einlaufen von Schiffen in den Hafen gestattet. Hierfür werden keine Abgaben entrichtet.

Hafen-Unkosten: 1 *s* pr. Schiff und 4 *d* pr. Top, so wie ferner für jedes beladene Schiff 1 *s* 4 *d*, wenn unbeladen 8 *d*.

Brückengeld: 1 *s* 6 *d* pr. Schiff.

Sand-Ballast ist für 1 *s* pr. Ton zu bekommen.

Whitehaven. (Engl.)

Lootsgeld ist nicht festgestellt, sondern wird nach Uebereinkommen bezahlt und beträgt von £ 1. 1 *s* bis £ 3. 0 *s* nach der Grösse des Schiffes.

Schiffe unter 100 Tons zahlen pr. Reise	3 *s*
- über 100 - - -	4 -
Küstenfahrer, die nicht zum Hafen gehören	10 -

Hafenboot: Ein Boot vom alten Hafendamm-Wachthause begleitet die Schiffe beim Einholen in den Hafen und berechnet dafür:

Für Schiffe unter 15 Waggons	1 *s* 6 *d*
von 15 bis 20 -	2 - 0 -
- 20 - 30 -	2 - 6 -
- 30 - 50 -	3 - 0 -
- 50 - 90 -	3 - 6 -
- 90 - 100 -	4 - 0 -
- 100 Waggons und darüber	5 - 0 -
Fremde beladene Schiffe unter 120 Tons-Reg.	5 - 0 -
- - - über 120 - -	7 - 6 -

Diese Abgabe wird von allen einkommenden Schiffen bezahlt; wenn dieselben ausgehend das Boot nicht benutzen, so ist auch nichts dafür zu entrichten.

Dampfschlepplohn bis ausserhalb des westlichen Hafendammes 2 *d* pr. Ton.
- Saltom Pit gegenüber... 3 - -
- nach St. Bees Head.... 6 - -

Für weitere Distanzen nach Uebereinkommen.

Hafen- und Tonnengeld nach Verhältniss der minder oder mehr entfernten Abgangshäfen von 9 *d* bis 1 *s* 7 *d* pr. Ton. Schiffe, welche Schutz suchend einlaufen etwa ein Drittheil weniger.

Ausgehend pr. Ton mit Ladung 4½ *d*, mit Ballast 2¼ *d*.

Leuchtfeuer-Abgaben 2 *d* pr. Ton jährlich.

Wick (Schottland).

Lootsgeld: Nach alter Messung 2½ *d* pr. Ton, nach neuer Messung 3 *d* pr. Ton.

Hafen-Abgaben: Für britische Schiffe unter 15 Tons Grösse 1 *d* pr. Ton, von 15 bis 45 Tons Grösse 2 *d* pr. Ton, von über 45 Tons Grösse 4 *d* pr Ton.

Ferner müssen alle Schiffe, welche laden oder löschen, von ihrer Ladung bezahlen:

Von Salz, Kohlen oder Kalk 4 *d* pr. Ton; Korn und Mehl 1 *d* pr. Boll; Heeringe 1 *d* pr. Barrel; andere Artikel 2 *d* pr. Barrel Maass oder 5 Procent von der Fracht.

Die Buchten (creeks) in dem Hafen von Wick heissen:

Thurso. Lootsgeld in oder aus dem Hafen 1 *s* pr. Fuss. Hafenkosten 1 *d* pr. Ton.

Sandside. Lootsgeld 1/2 *d* pr. Ton. Hafenkosten 1 *d* pr. Ton.

Castlehill. Lootsgeld 1/2 *d* pr. Ton. Hafenkosten frei.

Lybster. Lootsgeld ca. 2 *d* pr. Ton. Hafenkosten 4 *d* pr. Ton.

Helmsdale. Lootsgeld 1 *s* pr. Fuss ein oder aus. Hafenkosten 3 *d* pr. Ton.

Schiffe welche Schutz suchen 1 1/2 *d* pr. Ton, für Bugsiren 1/4 *d* pr. Ton.

Clyth. Lootsgeld 4 *s* einkommend und 6 *s* ausgehend. Hafenkosten frei.

Wilmington (Nord-Carolina).

Ein Bremer Schiff von 110 Last Grösse, in Ballast ein und mit Ladung aus, hatte zu zahlen:

Für Dampfschleppboot einkommend	$	15. 0	c
Hafenmeister 1.0. Zollhaus 4.70	-	5.70	-
Lootsgeld über die Barre einkommend 7 1/2 Fuss	-	9. 0	-
Desgl. im Revier - - -	-	7.50	-
Desgl. - - ausgehend 11 Fuss	-	15.50	-
Desgl. über die Barre - - -	-	14.50	-
Das Schiff zu räuchern	-	3. 0	-
Dampfboot vom Ballastwerft zum Ladeplatz	-	4. 0	-
Stauerlohn laut Accord	-	52. 0	-
Dampfboot ausgehend bis über die Barre	-	42. 0	-
	$	168.20	c

Wismar.

Der zweitgrösste Seehafen Mecklenburgs an der Mündung des Stor, ist bequem und sicher. Ganz in der Nähe der Stadt ist eine Wassertiefe von 8 bis 8 1/2 Fuss, auf der innern Rhede 12 bis 13 Fuss und auf der Aussen-Rhede von 16 bis 20 Fuss.

Die Hafenunkosten sind nicht bedeutend und denen von Rostock ziemlich gleich. Ein Schiff von 70 Last Grösse würde ca. 30 ℛ zu bezahlen haben.

Wolgast.

Preussische Seestadt in Pommern, mit einem der besten Häfen der Ostsee, liegt an der Penne oder dem westlichen Kanal der Oder, 54 Meilen nordwestlich von Stettin.

Die sämmtlichen Unkosten eines Schiffes von 74 Last Grösse, mit Ladung ein und aus betrugen:

Lootsgeld ein und aus für 10 Meilen..................	ℛ 30
Zollhauskosten, Lastgeld, Leuchtfeuer u. s. w............	- 24
	ℛ 54

Wyborg.

Eine befestigte Seestadt des europäischen Russland, in Finnland ungefähr 20 Meilen nordwestlich von Petersburg gelegen.

Ein Schiff von 117 Last Grösse, in Ballast einkommend und beladen ausgehend, hatte folgende Unkosten-Rechnung:

Lootsgeld von Hojland nach Rochell 7 Fuss...	SR.	14.60	Cop.
Desgl. - Rochell - Draugsund - ...	-	1.43	-
Desgl. ausgehend 13 Fuss................	-	11.50	-
Zollhausbeamte..........................	-	4.50	-
Leuchtfeuer und Baaken im Meerbusen........	-	7. 0	-
Pass und Zollhauskosten..................	-	14.83	-
Stadtabgaben und Lastgeld.................	-	9.68	-
Entladung von 20 Tons Ballast..............	-	2.42	-
Expedition und Addressgeld 40.0. Porto 0.44..	-	40.44	-
Messung des Schiffes und Bescheinigung......	-	11. 9	-
Zollhauskosten in Draugsund...............	-	7.20	-
	SR,	124.69	Cop.

(Gross-) Yarmouth.

Lootsgeld-Tarife.

	bis 11 F. tief. £ s d	v. 11 bis 14 F. £ s d	über 14 F. £ s d
Von Dudgeon Leuchtthurm oder nördlich davon bis Orfordness.............	5. 0. 0	6. 5. 0	7.10. 0
Von Smiths Knowl, Yarmouth oder Lowestoft nach Orfordness	1. 5. 0	2.10. 0	3.15. 0
Von Southwold nach Orfordness..................	0.17. 6	1. 5. 0	1.17. 6
Von Dudgeon Leuchtthurm oder nördlich davon nach Yarmouth-Rhede innerhalb oder ausserhalb der Sände	2.10. 0	3.12. 0	6. 0. 0
Desgleichen nach den Downs	10.10. 0	12. 0. 0	15.15. 0
Von Smiths Knowl, Yarmouth oder Lowestoft, do. nach den Downs............	8. 8. 0	10. 0. 0	12.12. 0
Desgl. nach der Einfahrt von Gatway...............	1. 0. 0	1.10. 0	2. 2. 0
Von Orfordness nach do...	1. 0. 0	1.10. 0	2. 2. 0

Von See nach Yarmouth-Rhede, durch eine der Durchfahrten, 4 *s* pr. Fuss Tiefgang; von Yarmouth-Rhede nach See, durch eine der Durchfahrten, 2 *s* 6 *d* pr. Fuss Tiefgang.

Das Lootsgeld wird von nicht weniger als 11 Fuss Tiefgang berechnet.

Nach einer neueren Parlaments-Akte kann sich jeder Capitain als Lootse aufnehmen lassen, und sind dieselben dann von der Verpflichtung entbunden in obigen Distrikten einen Lootsen anzustellen.

Abgaben auf Schiff und Ladung.

Jedes Schiff, welches in den Hafen kommt um zu löschen oder Schutz suchend pr. Ton 2 *d*.

Dem Hafencapitain pr. Schiff 1 *s*.

Für jede Tonne Kohlen oder Kaufmannsgüter, die in den Hafen von nicht in Portsmouth einregistrirten Schiffen eingeführt werden pr. Ton 4 *d*.

Weizen oder anderes Korn: Kajegeld-Abgaben pr. Quarter 1 *d*, für Aufwinden pr. Last 2 *d*.

NB. Die erwähnten 4 *d* Abgabe von den angebrachten Gütern müssen von der Ladung getragen werden, wenn der Wortlaut der Charteparlie solches nicht ändert.

Dampf-Schlepp-Tarif.

Von der Kaje nach	beladen d. Pier	beladen See	beladen v. Pier n. See	in Ballast Kaje n. Pier	in Ballast Kaje n. See
	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d	£ s d
v. 100 b. 110 T.	0.10. 0	0.12. 6	0. 6. 6	0. 6. 0	0. 8. 0
- 110 - 120 -	0.10. 6	0.13. 0	0. 7. 0	0. 6. 6	0. 9. 0
- 120 - 130 -	0.11. 0	0.13. 6	0. 7. 6	0. 7. 0	0.10. 0
- 130 - 140 -	0.11. 6	0.14. 0	0. 8. 0	0. 7. 6	0.10. 6
- 140 - 150 -	0.12. 0	0.15. 0	0. 8. 6	0. 8. 0	0.11. 6
- 150 - 160 -	0.13. 3	0.15. 3	0. 9. 0	0. 8. 6	0.12. 0
- 160 - 170 -	0.14. 0	0.16. 0	0. 9. 6	0. 9. 0	0.12. 6
- 170 - 180 -	0.15. 0	0.17. 0	0.10. 0	0. 9. 6	0.13. 0
- 180 - 190 -	0.15. 6	0.17. 6	0.10. 6	0.10. 0	0.14. 0
- 190 - 200 -	0.16. 3	0.18. 0	0.11. 0	0.10. 6	0.14. 6
- 200 - 220 -	0.17. 0	0.19. 0	0.11. 6	0.11. 0	0.15. 0
- 220 - 240 -	0.17. 6	1. 0. 0	0.12. 0	0.11. 6	0.16. 0
- 240 - 260 -	0.18. 3	1. 1. 0	0.12. 6	0.12. 0	0.17. 0
- 260 - 280 -	0.19. 6	1. 3. 0	0.13. 0	0.12. 6	0.18. 0
- 280 - 300 -	1. 0. 0	1. 4. 0	0.13. 6	0.13. 0	0.19. 0
- 300 - 320 -	1. 1. 0	1. 5. 0	0.14. 0	0.13. 9	1. 0. 0
- 320 - 340 -	1. 2. 6	1. 6. 6	0.14. 6	0.14. 9	1. 2. 0
- 340 - 360 -	1. 4. 0	1. 8. 0	0.15. 6	0.16. 0	1. 4. 0
- 360 - 380 -	1. 6. 0	1.10. 0	0.17. 0	0.18. 0	1. 6. 0
- 380 - 400 -	1. 8. 0	1.13. 0	0.19. 0	1. 0. 0	1. 8. 0
- 400 -	1.11. 6	1.15. 0	1. 1. 0	1. 1. 6	1.10. 0

Es findet hier indess Opposition durch ein Boot statt, welches zu den gleichen Ansätzen bugsirt, die Kosten des Revierlootsen indess einschliesst.

Ballast ist zu 5 *d* pr. Ton, dem Schiffe zur Seite geliefert, zu haben. Wenn derselbe auch übergeladen werden soll 6 *d* pr. Ton ausserdem.

Zante (siehe **Jonische Inseln**).

Indem hier eine

Tabellarische Uebersicht

der Verhältnisse verschiedener Güter zu einander, in Hinsicht des **Gewichts,** der **Quantität** und des **Raumes** den dieselben bei Verstauung in einem Schiffe von 200 Last Grösse (à 4000 ℔ = 96 Cubicfuss Bremer Maass) *), wenn dasselbe gänzlich damit beladen werden soll, einnimmt angefügt wird, geschieht dieses nur um Schiffsrhedern, Charterern und Schiffscapitainen ein, durch vielfache Vergleiche und Berechnungen erzieltes Ergebniss zur Begutachtung vorzulegen.

Wer irgend mit den verschiedenen Formen der Kauffahrteischiffe bekannt ist, wird die Unmöglichkeit zugestehen, in dieser Sache eine feste Norm aufzustellen. Schon der Umstand, dass die Staufähigkeit zweier ganz gleich gebaueten und gleich grossen Schiffe für ähnliche Güter abweichend ist, wenn eins der Schiffe ein festes, das andere ein loses Zwischendeck, das Eine eiserne, das Andere hölzerne Knie im Zwischendeck hat, oder hauptsächlich wenn die Kajüte oder das Logis sich ganz oder theilweise auf oder unter dem Verdeck befindet, unterstützt diese unsere Behauptung, abgesehen davon, dass clipperartig gebauete Fahrzeuge bei Beladung

*) In Bremen werden die Frachten gewöhnlich pr. 100 Cubicfuss berechnet.

mit umfangreichen Gütern z. B. Tabacksfässern etc. jedenfalls gegen vollere, unter sonst gleichen Verhältnissen zurückstehen. — Dennoch wird die vorliegende Zusammenstellung in vielen Fällen von ungemeinem Nutzen sein, da annähernd sich doch immer ein einigermassen richtiges Durchschnitts-Verhältniss herausstellen muss.

Als Beweis mögen folgende Beispiele dienen:

das Schiff	gross	brachte von New-Orleans
Heinr. von Gagern...	493 Last	1960 Ballen Baumwolle
Tuisko.............	428 -	1703 - -
Bessel.............	519 -	2110 - -
Eberhard...........	460 -	1775 - -
Anna Delius........	494 -	1986 - -
Olbers.............	554 -	2139 - -
Rebecca............	304 -	1409 - -
Neptun.............	237 -	938 - -
	3489 Last	14020 Ballen à 425 ℔ Durchschnitt
		5,958,500 ℔ oder 1490 Last Gewicht

ist für ein Schiff von 200 Last Grösse 804 Ballen = ca. 85 Last gegen 800 Ballen = 85 Last in der Tabelle.

Das Schiff	gross	brachte an:
George Duckwitz....	164 Last	4800 Säcke Caffee
Margarethe.........	129 -	3325 - -
Orient.............	96 -	2150 - -
Herschel...........	141 -	3814 - -
Diamant............	154 -	3680 - -
Louise.............	111 -	2718 - -
Constitution.......	191 -	5062 - -
Lesmona............	233 -	5800 - -
Condor.............	127 -	3380 - -
	1346 Last	34729 Säcke à 150 ℔ Durchschnitt
		5,209,350 ℔ = 1302 Last Gewicht

ist für ein Schiff von 200 Last = 5160 Säcke = 193 Last Gewicht gegen 5170 Säcke = 194 Last Gewicht in der Tabelle.

Der grösste Nutzen indess, den diese Tabelle liefert, besteht in der Bequemlichkeit bei verschiedenen Frachtsätzen durch einfache Berechnung das Vortheilhafteste auszusuchen, so wie nach einer früher angebrachten Ladung die Trag- und Ladefähigkeit des Schiffes für andere Güter möglichst genau zu bestimmen.

In England werden oft Charter-Parthien geschlossen, welche die Clausel enthalten, dass im Fall die namhaft gemachten Güter nicht geliefert würden, das Schiff eine andere Ladung erhalten solle zu verhältnissmässiger Fracht, nach den Londoner gedruckten Fracht-Verhältnissen (London printed rates of freight) die wir zur beliebigen Benutzung ebenfalls beidrucken, so wie auch die Newyorker Befrachtungs-Usanzen.

Die Messungen der Schiffe in England weichen auch nach den kürzlich in Kraft getretenen sehr weitläuftigen Berechnungen von den Resultaten der Schiffsmessungen in Bremen mitunter bedeutend ab, doch darf man wohl annehmen, dass ein Schiff von 200 Last Grösse auf circa 266 Tons Register notirt werden würde. Diese Register-Tons bieten aber wieder keine Norm für das einzunehmende Quantum Ladung, vielmehr laden die Schiffe mitunter die Hälfte mehr als ihr Register angiebt, so dass ein auf

266 Tons gemessenes Schiff
133 - (die Hälfte mehr)
———————
399 Tons Güter einnehmen würde, wonach beim Beladen 2 Tons = 1 Last zu rechnen sein dürften.

Tabelle I.

Lade- und Tragfähigkeit eines Schiffes von 200 Last Grösse, à 4000 ℔ oder 96 Cubicfuss Bremer Maass.

Güter	Quantum	Schwere	Bemerkung
Baumwolle........	800 Ballen	85 Last	Neworl.Mobile.Galvest.
-	1000 -	86 -	Charleston
-	1075 -	85 -	Alexandrien
Bohnen...........	172½ Last	187 -	loose
Caffee............	753 Tierces	135 -	à712℔ pr.T. durchschn.

Güter	Quantum		Schwere		Bemerkung
Caffee............	5170	Säcke	194	Last	à 150 ℔ pr. Sck. durchs.
Citronen & Apfelsinen	5000	1/4 Kst.	75	-	
Cindres..........	300	Chald.	95	-	
Crates, Steinzeug..	527	Crates	94	-	kleinste Sorte
- - ..	414	-	85	-	mittelgrosse
- - ..	300	-	66	-	grösste Sorte
- Bouteillen.	1500	-	94	-	à 10 2/3 Cbfss. pr. Crate
Erbsen..........	172 1/2	Last	187	-	loose
Gerste...........	220	-	200	-	loose
Hafer............	242	-	154	-	loose
Harz, amerikan....	2860	Fass	180	-	
Hanf und Flachs..	volle Ladung		94	-	reiner
- - ..	desgl.		86	-	ausgeschossen
- - ..	desgl.		73	-	halbreiner
- - ..	desgl.		55	-	Codilla
Häute, getrocknet..	desgl.		70	-	loose
- gesalzen ..	desgl.		160	-	loose
Heeringe.........	2300	Tonnen	170	-	
Holz, Eichen []....	16000	Cbfss.	200	-	à 80 Cbfss. pr. Last
- Tannen []....	18000	-	200	-	à 90 - - -
- - Dielen	97	Standard	160	-	à 120 Stück 12 F. lang, 11 Z. br., 1 1/2 Z. dick.
- - Bohlen	91 1/2	-	167	-	à 120 Stück 12 F. lang, 11 Z. br., 2 1/2 Z. dick.
- Farbeholz....	740/m. ℔		185	-	
- Cedern u. Mah.	13000	Cbfss.	150	-	gemischte Ladung
Korkholz.........	volle Ladung		42 1/2	-	in Bündel und loose
Linsen...........	172 1/2	Last	187	-	loose
Leinsaat.........	209 1/2	-	187	-	loose
Mehl, amerikan....	2800	Fass	140	-	à 200 ℔ pr. Barrel
Oelkuchen.......	volle Ladung		160	-	loose
Pech.............	1880	Tonnen	190	-	
Pott- u. Perlasche	1506	Fässer	152	-	

Güter	Quantum	Schwere	Bemerkung
Reis, ostind.	4780 Sack	173 Last	à 145 ℔ pr. Sck. durchs.
- Carolin.	810 Fässer	132 -	à 650 ℔ pr. Fss. durchs.
Rocken	204 Last	200 -	loose
Steinkohlen	403 Tons	200 -	gleich 19 Keel à 8 Chal.
Taback, Nord-Amer.	415 Fass	73 -	à 700 ℔ pr. Fss. durchs.
- Neworl. etc.	383 -	153 -	à 1600 ℔ - - -
- Cuba	3050 Packen	76 -	à 100 ℔ pr. Pck. -
- Portorico	2675 -	77 -	à 115 ℔ - -
- Brasil.	3000 P.u.Ser.	95 -	Gew. sehr verschieden.
Talg	volle Ladung	160 -	
Theer	1880 Tonnen	156 -	
Weizen	187 Last	200 -	loose.
Wolle	volle Ladung	50 -	gepresst.
Zucker, Havana	1810 Kisten	188 -	à 415 ℔ pr. Kst. durchs.
- Brasil	700 -	180 -	Gewicht verschieden.

Nota. Da obige Verhältnisse nach wirklich importirten Ladungen zusammen gestellt sind, so ist der bei leichten Gütern erforderliche Raum für Ballast schon mit abgerechnet, und ist darauf keine Rücksicht zu nehmen. — Grosse Schiffe, deren Cajüten sich ganz auf dem Verdeck befinden, laden eine Kleinigkeit mehr, bei einigen Gütern, z. B. Steinkohlen, Crates, Bohnen, Oelkuchen u. s. w. überhaupt solchen, die gewöhnlich in kleineren Schiffen, deren Cajüte sich ganz oder theilweise auf dem Verdeck befindet, verladen werden, ist dieser Umstand schon berücksichtigt.

Anleitung zur Benutzung obiger Tabelle.

1.

Aus der angebrachten vollen Ladung die Grösse des Schiffes zu berechnen.

a) Das Bremer Schiff „Clemens“ brachte von Akyab 7234 Säcke Reis, wie gross muss das Schiff sein?

Die Tabelle zeigt, dass ein Schiff von 200 Last 4780 Säcke Reis ladet, setze also

4780 Säcke = 200 Last ? 7234 Säcke

478 | 20 | 20

478) 144680

303 Last muss das Schiff gross sein. *)

b) Das Bremer Schiff „Eberhard“ brachte von Neworleans 1782 Ballen Baumwolle, wie gross ist dasselbe?

800 Ballen = 200 Last ? 1782 Ballen.

4 | 1 | 4) 1782

446 Last.

c) Das amerikanische Schiff „Rhodos“ entlöschte in Bremerhaven 1503 Ballen Baumwolle, zu wie viel Tons Register würde dasselbe in England gemessen werden:

800 Ballen = 200 Last ? 1503 Ballen.

4 | 1 | 4) 1503

376 Last,

oder 752 Tons Tragfähigkeit; da die Schiffe indess die Hälfte mehr einnehmen als ihr Register aufgiebt, ziehe man ein Drittel von obigen 752 Tons ab,

÷ 1/3 251

bleibt 501 Tons Register Messung in England.

2.

Aus der gegebenen Grösse eines Schiffes dessen Lade- und Tragfähigkeit zu berechnen.

a) Das Bremer Schiff „Neptun“, gross 236 Last, sollte in Laguna eine Ladung Blauholz einnehmen, wie viel Quintal konnte dasselbe laden, den Quintal zu 94 ℔ Bremer gerechnet?

*) Diese Berechnungen können nur möglichst genau stimmen, wenn das Schiff nur allein von den aufgegebenen Gütern durchaus voll geladen ist.

Die Tabelle zeigt, dass ein Schiff von 200 Last 740,000 ℔ (oder durch 94 getheilt = 7872 Quintal) laden kann, also:

200 Last = 7872 Quintal ? 236 Last.

236

200) 1857792

9289 Quintal.

b) Ein Schiff, 160 Last gross, soll 96 Chaldrons Kohlen von England holen und den Rest des Raumes mit Crates Steinzeug mittlerer Grösse auffüllen, wie viel Crates kann dasselbe noch laden:

Setze: 19 Keel = 200 Last ? 12 Keel (oder 96 Chaldrons).

12

19) 2400

126 Last

von 160 - abgezogen

bleiben 34 Last für die Crates.

Nun gehen auf 200 Last 414 Crates mittl. Gr. ? 34 Last.

34

200) 14076

Antwort: 70 Crates.

c) Man wünscht ein Schiff von 350 Last Grösse in Havana entweder mit Zucker in Kisten oder mit Caffee ganz zu beladen, wie viel kann dasselbe einnehmen?

1) 200 Last = 1810 Kisten ? 350 Last.

2 181 35

35

2) 6335

3167 Kisten Zucker.

2) 200 Last = 5170 Säcke ? 350 Last.

2 517 35

35

2) 18095

9047 Säcke Caffee.

3.

Nach einer früheren completen Ladung irgend eine andere Ladung zu berechnen.

a) Das Bremer Schiff „Neptun“ hat von Laguna ca. 880/m. Farbeholz angebracht, wie viel Ballen Baumwolle hätte dasselbe in Galveston einnehmen können?

Die Tabelle zeigt, dass

740/m. Farbeholz = 800 Ballen Baumwolle ? 880/m. Farbeholz.

74 80 880

80

74) 70400

951 Ballen.

(Ein genaueres Resultat ist bei der ungleichen Grösse der Ballen wohl nicht zu erzielen.)

b) Ein Rheder. dessen Schiff früher 2070 Kisten Havana-Zucker und 5800 Säcke Caffee geladen hatte, wünscht zu wissen, wie viel Ballen Baumwolle dasselbe würde einnehmen können. — Das Schiff ist zu 460 Last Grösse gemessen.

1) 5170 S. Caffee = 800 B. Baumwolle ?5800 S. Caffee.

517 80 5800

80

517) 464000

897 Ball. Baumw.

2) 1810 Kst. Zucker = 800 Bll. Baumw. ? 2070 Kst. Zucker

181 80 80

181) 165600

915 Bll. Baumw.

und obige 897 - -

kann das Schiff laden 1812 Ballen.

Fragen wir nun die Tabelle, wie viel ein Schiff von 460 Last laden könne, so zeigt selbe:

200 Last = 800 Ballen ? 460 Last

1 4 × 4

1840 Ballen,

die obiges Schiff im Verhältniss zu seiner früheren Ladung nicht ganz einnehmen würde.

c) Das Schiff „Mary & Emilie“, dessen Lastengrösse unbekannt, hat früher 4000 Säcke Reis und die übrige Ladung in Stückgütern, zusammen gemessen 16,900 Cubicfuss, angebracht, wie viel Last Weizen würde dasselbe laden?

Man setze nach der Tabelle:

1) 4780 Säcke Reis = 187 Last Weizen ? 4000 Säcke Reis

478 400 400

478) 74800

156½ Last Weizen.

2) 19,200 Cubf. (96 × 200) = 187 Last Weizen ? 16900 Cubf.

192 169 169

192) 31603

165 Last

und obige 156½ -

zusammen 321½ Last Weizen.

Und wie gross würde das Schiff in Bremen gemessen werden?

187 Last Weizen = 200 Last ? 321½ Weizen

200

187) 64300

344 Last.

4.

Frachtvergleichungen und Calculationen.

Gesetzt, die Fracht für Weizen sei 9 *s* 6 *d* pr. Quarter, wie viel Fracht müsste man für reinen Hanf haben?

Nach der zu Anfang dieses Buches befindlichen Tabelle sind 9^{77} Quarters = 1 Last.

Ein Schiff von 200 Last Grösse würde aber 187 Last Weizen

also $\times$ 977 Quarters (statt 9[77])

100) 182699

1827 Quarters laden,

also: 1 Quarter = 9 s 6 d ? 1827 Quarters

$\times$ $9^1/_2$ s

20) 17356 s 6 d

Fracht für Weizen £ 867. 16 s 6 d

Nun würde das Schiff laut Tabelle an Hanf einnehmen 94 Last. Theilt man also obige Summe durch 94, so würde sich die Fracht, welche für Hanf bezahlt werden muss, ergeben, nämlich:

94) £ 867. 16 s 6 d

= £ 9. 4 s 8 d pr. Last,

oder 2 Tons = 1 Last = £ 4. 12 s 4 d pr. Ton.

Probe:

94 Last sind = 188 Tons,

also 188 Tons	à 4 £	£ 752.	0 s 0 d
-	à 12 s	- 112.	16 - 0 -
-	à 4 d	- 3.	2 - 8 -
		£ 867.	18 s 8 d

b) Oder: Es würden geboten für Weizen 9 s 6 d pr. Quarter und für Hafer 7 s, welche Fracht ist die beste?

Hier haben wir um einen raschen Ueberblick zu gewinnen gar nicht nöthig die Lasten zu Quarters zu reduciren, sondern sagen:

200 Last geben	187 Last	Weizen	à 9 s 6 d	£ 88.16 s 6 d
oder	242 -	Hafer	à 7 - 0 -	- 84.14 - 0 -
			ist die Fracht für Weizen besser	£ 4. 2 s 6 d

oder da fast 10 Quarter = 1 Last, also $\times$ 10 etwa £ 40.

Genauer finden wir indess das richtige Verhältniss wie folgt:

187 Last Weizen à 9[77] Quart.	= 1827 Quart.	à 9 s 6 d .	£ 867.16 s 6 d
242 - Hafer à -	= $2364^1/_3$ -	à 7 s....	- 827.10 - 0 -
		Differenz...	£ 40. 6 s 6 d

c) Wenn ein Schiff von 600 Last Grösse für Taback in Baltimore 30 *s* und 5 % pr. Fass erhielt, und zur verhältnissmässigen Fracht Taback in New-Orleans nehmen will, wie viel muss pr. Fass bezahlt werden?

Von Baltimore ladet ein Schiff von

200 Last = 415 Fass Taback ? 600 Last

1 3 3

1245 Fass Taback à 30 *s* .... £ 1867.10 *s* 0 *d*

5 % Prim. .... - 93. 7 - 6 -

£ 1960.17 *s* 6 *d*

Von New-Orleans nimmt ein Schiff von

200 Last ein = 383 Fass Taback ? 600 Last

1 3 3

1149 Fässer.

Nun setzt man

1149 Fässer sollen £ 1960. 17 *s* 6 *d* Fracht bringen ? 1 Fass

20

1149) 39217 *s* 6 *d*

$35^{1}/_{5}$ *s* incl. 5 %,

wobei indess die höheren Schiffs-Unkosten (in New-Orleans) nicht in Anschlag gebracht, deren Berücksichtigung wir bei ähnlichen Calculationen noch besonders empfehlen.

Einige wenige Uebung wird genügen um bald jede Berechnung leicht auszuführen.

Tabelle II.

Die Londoner gedruckten Frachtverhältnisse (London printed rates of freight).

Diese Tabelle umfasst die sogenannten Londoner Frachtverhältnisse, das heisst, es wird darnach die Fracht berechnet, wenn ein Schiff zu einem bestimmten Satz gechartert ist, und statt der in der Chartepartie bezeichneten Ladung irgend andere Güter erhält,

es sei denn, dass in der Chartepartie für solchen Fall eine besondere Bestimmung getroffen wäre.

Hanf (von Petersburg) Ausschuss 1/8, halbrein 1/4, Codilla 1/2 mehr als die Fracht für reinen Hanf.

do. (von Riga) Ausschuss 1/8, Pass 1/4, Codilla 1/2 mehr als die Fracht auf Reinhanf. Polnischer Hanf auf demselben Fuss.

Flachs. In allen Fällen dieselbe Fracht wie Hanf.

Talg zahlt 2/3 der Fracht wie reiner Hanf, vom Brutto-Gewicht.

Asche desgleichen.

Borsten und gegerbte Häute zahlen 2/3 der Fracht als reiner Hanf, pr. Ton von 44 Pud Brutto.

Getrocknete Häute zahlen 3/8 mehr wie Reinhanf, pr. Ton Brutto.

Nasse und gesalzene Häute zahlen 2/3 der Fracht für Reinhanf pr. Ton Brutto.

Hasenfelle zahlen die gleiche Fracht wie Reinhanf, pr. Ton von 3500 Stück.

Hausenblase (in Ballen) zahlt gleiche Fracht mit Reinhanf, pr. Ton von 44 Pud Brutto.

do. (in Fässern) zahlt 1/4 mehr als die Fracht für Reinhanf, pr. Ton von 44 Pud Brutto.

Wachs (in Matten) zahlt 2/3 der Fracht wie Reinhanf, pr. Ton von 63 Pud Brutto.

do. (in Fässern) zahlt gleiche Fracht wie Reinhanf, pr. Ton von 63 Pud Brutto.

Wolle zahlt die doppelte Fracht wie Reinhanf, pr. Ton von 63 Pud Brutto.

Pferdehaar, bearbeitet, zahlt die doppelte Fracht wie reiner Hanf, pr. Ton von 44 Pud Brutto.

Pferde-Mähnen zahlen 1/4 mehr wie die Fracht für Reinhanf, pr. Ton von 44 Pud Brutto.

Pferde-Schwänze zahlen dieselbe Fracht wie Reinhanf, pr. Ton von 44 Pud Brutto.

Federn zahlen dieselbe Fracht wie Codilla Hanf, pr. Ton von 44 Pud Brutto.

Leinen, Flämisch 80 Stück
Raventuch 90 -
Drilling 120 -
schmales, 1 Elle breit 80 Stück
breites, 2 - - 40 -
Segeltuch 60 Stück
6000 Arschinen breiten Drell, Leinen und Crash
8000 - schmales Leinen, Drell oder Damast
} gleich $^2/_3$-Ton Reinhanf.

Korn, Weizen 97 Imperial Quarters gleich 10 Tons Reinhanf.
Erbsen, Bohnen *) und Linsen zahlen 10 % mehr wie die Fracht für Weizen.

Roggen,	$7^1/_2$ %	weniger wie Weizen-Fracht.
Leinsaat,	10 -	
Gerste,	15 -	
Hafer,	$22^1/_2$ -	

Lein-Säesaat in Fässern 12 Barrel, loose 24 Barrel gleich 1 Tonne Reinhanf.

Holz wird nicht unter Staugüter gerechnet.

do. Dielen**), 120 Stück Petersburger Normalzahl gleich 3 Loads Bauholz.

do. Wagenschott-Stämme zahlen $^1/_3$ mehr als die Fracht für Fichtenholz pr. Load von 50 Cubicfuss, Passzirkelmaass.

do. runde Masten, 33 Fuss Bandmaass ***) gleich 1 Load Fichtenholz von 50 Fuss Zollhaus-Passzirkelmaass.

do. Stäbe (als Ladung) 1 Mille laufende Pipenstäbe gleich 20 Loads Fichtenholz.

do. Dielenende (für gebrochene Stauung) $^2/_3$ der Fracht für Dielen.

---

*) Egyptische dem Weizen gleich.

**) Die Dielen geben 10 % mehr an Holz als 3 Load Bauholz, abgesehen von dem Uebermasse und der Stückzahl.

***) Das Bandmass ist abgeschafft und der wahre Inhalt wird durch Passzirkel ermittelt, nämlich man multiplizire den Durchmesser mit sich selbst in Zollen und wiederum mit der Länge in Fussen und theile das Ganze durch 183, so erhält man den Cubicinhalt nach Zollhausmass. Der Durchmesser wird auf halber Länge gemessen.

Holz, Latten (für gebrochene Stauung) 1 Faden von 4 Fuss gleich 1 Load Bauholz.

Matten (von Archangel) zahlen 5 % weniger wie die Fracht für Hanf für jedes Quantum, welches ein Sechstel der Ladung nicht übersteigt, indem 400 doppelte oder 500 einzelne für 1 Ton gerechnet werden.

Pech und Theer, 100 Tonnen sind gleich 97 Quarters Weizen Imperialmass.

Zusätze

zu den gedruckten Londoner Frachtverhältnissen.

(Empfohlen von der allgemeinen Schiffsrheder-Gesellschaft in London.)

Weizen vom schwarzen Meere muss 7½ % mehr bezahlen als in den Normen angegeben.

Leinsaat vom schwarzen Meere bezahlt 5 % mehr als die Tabelle aufführt.

Korn in Matten zahlt 7½ % mehr als loses.

Matten welche das Verhältniss von 5 Tons von 400 doppelten oder 500 einzelnen Matten zu jede 100 Tons Register übersteigen, zahlen 20 % mehr als die Tabelle feststellt, bis zu einem Viertel der ganzen Ladung. Für ein grösseres Quantum muss ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden.

Wagenschott-Stämme, als Ladung, zahlen 30 % mehr Fracht als Fichten-Bauholz pr. Load von 50 Cubicfuss Zirkelmass.

Gebrochenes Staugut. Ein Faden von 4 Faden Lattholz zahlt die gleiche Fracht wie 1 Load Fichtenholz: Dielenende ⅔. Die Fracht für Dielen, Stäbe und sonstiges Staugut unterliegt einer besonderen Uebereinkunft.

Tabelle III.

Newyorker Befrachtungs-Usanzen.

Die folgenden Quantitäten werden gleich einer Ton gerechnet.

Caffee in Fässern 1568 ℔, in Säcken 1830 ℔.

Cacao in Fässern 1120 ℔, in Säcken 1307 ℔.

Piment in Fässern 952 ℔, in Säcken 1110 ℔.

Mehl 8 Fässer à 196 ℔. (Die Fracht wird gewöhnlich pr. Fass berechnet.

Fleisch, Speck, Talg, gesalzene Fische, Pech, Theer und Terpentin 6 Fässer.

Eisen, Roh- und Stangeneisen. Pottasche, Zucker, Farbeholz, Reis, Honig, Kupfererz und alle andern schweren Güter 20 Cwt.

Caffee, Cacao und getrockneten Fisch, lose, 16 Cwt.

Fische, getrocknet, in Fässern 12 Cwt.

Schiffszwieback in Fässern 6 Cwt., in Säcken 7 Cwt., lose 8 Cwt.

Oel, Wein, Branntwein oder sonstige Flüssigkeiten, 200 Gallons (Weinmass), die Fässer für voll angenommen.

Korn, Erbsen oder Bohnen in Fässer 22 Bushels, lose 36 Bushels.

Salz, europäisches 36 Bushels, westindisches 31 Bushels.

Steinkohlen 29 Bushels.

Mahagoniholz, Bauholz, eichene Bohlen, tannene und sonstige Bohlen, Pelzwerk, Wachs, Baumwolle, Wolle und Ballengüter aller Art 40 Cubicfuss.

Taback 1 Fass.

Trockene Häute 10 Cwt.

Rohe Seide 8 Cwt.

Thee, Bohea 10 Cwt., grüner Thee 8 Cwt. Netto.

Anhang.

I. Das Schiff.

Form.

Die Schiffe werden eingetheilt in Flussschiffe und Seeschiffe, in Kauffahrteischiffe und Kriegsschiffe; da es sich hier indess ausschliesslich um kaufmännische Seeschiffe handelt, so wird bemerkt, dass unter dem allgemeinen Ausdruck „Schiff“ man überhaupt jede Art Seefahrzeuge versteht, wenn gleich der Schiffer damit specieller ein vollständiges dreimastiges Schiff, sogenanntes Fregattschiff oder Vollschiff bezeichnet. — Die Barke hat zwar ebenfalls drei Masten, doch befinden sich an dem hinteren Maste (Besahnsmast) keine Raaen, (Quersegelstangen). Eine Brig ist mit zwei, vollständig mit Raaen versehenen Masten ausgerüstet. Der Schuner hat auch zwei Masten, doch ist der hintere Mast (Schunermast) ohne Raaen. Doch werden auch Schuner mit drei Masten gebauet, die dann gewöhnlich ohne Raaen sind.

Diese benannten, hauptsächlich zu transatlantischen Reisen benutzten verschiedenen Fahrzeuge werden, soweit dieselben Tiefgang im Wasser haben, nach vorn, und noch mehr nach hinten zugeschärft, auf dem Kiel erbauet, da dieses theils zur Steuerung des Schiffes nothwendig, wodurch anderseits indess auch der rasche Fortgang desselben befördert wird, weil eine solche (fischähnliche) Form, den geringsten Widerstand im Wasser darbietet. Nicht die scharfe Bauart des Rumpfes allein ist es jedoch, was zu einem Schnellsegler erforderlich ist, das Schiff muss auch die dabei passende Breite und Länge, gehörigen Stand und Länge der Masten und Raaen, die erforderliche Beladung u. s. w. haben, über welche Gegenstände später noch Weiteres gesagt werden wird.

Bau.

Was den Bau solcher Seeschiffe betrifft, so ist es rathsam den mit dem Schiffsbaumeister abzuschliessenden Contract (Mahlbrief)

möglichst speciell auszuführen, wozu man sich am Besten eines Chema's bereits erfüllter Contracte eines ähnlichen Schiffes, als man zu bauen wünscht, zur Richtschnur bedient. Die Länge, Breite und Tiefe des Schiffes, dessen Bauart, die Stärke der Hölzer, Quantität und Qualität der zu liefernden Materialien, Alles wird möglichst genau beschrieben, z. B. zu einem Barkschiffe von 400 Lasten Grösse:

Kiel, in höchstens drei Längen, 20 Zoll hoch, 15 Zoll breit, von spintfreiem Buchenholz, die Stücke auf Laschen von mindestens 9 Fuss Länge zusammengesetzt.

Kielschwein, in höchstens vier Längen, 14 Zoll hoch, 12 Zoll breit, von spintfreiem kantigem Eichenholze, mit Laschen von mindestens $5^1/_2$ Fuss Länge zusammengefügt.

Eine obere Kielschweinverstärkung von 12 Zoll □ in höchstens drei Längen, mit Laschen von mindestens 4 Fuss gehörig auf dem Kiel verbolzet.

Bauchstücke, 14 × 12 Zoll □. — Sitzer 12 × 10 Zoll □. — Auflander unter dem Schanzdeckel 7 × 7 Zoll □. Regelingstützen unten 6 × 7 Zoll, oben 5 × 6 Zoll □. Oberdeckbalken 12 × 12 Zoll □. Zwischendeckbalken 12 × 12 Zoll □. Obere Balkweigerung: 1 Gang 9 Zoll dick, 1 Gang 6 Zoll dick, zusammen 24 Zoll breit, mit Laschen von 5 bis 6 Fuss Länge. — Zwischendeckbalkweigerung: 1 Gang 8 × 16 Zoll, 2 Gänge à 7 × 14 Zoll, 3 Gänge à 6 × 12 Zoll, dann 4 Gänge à 5 × 12 Zoll, alles mit Laschen von 5 bis 6 Fuss Länge. Die übrigen Weigerungen 4 Zoll dick. — Decks-Wassergang 10 × 14 Zoll. Zwischendecks-Wassergang 12 × 14 Zoll und daneben 1 Gang 10 × 10 Zoll □. Schanzdeckel 5 Zoll dick. Kimmplanken 3 Gänge à 5 Zoll dick und 2 Gänge à 4 Zoll dick. — Kimm-Kielschwein 12 × 12 Zoll □. — Bauchdielen 3 Zoll dick, alles von gesundem, spintfreiem, kantigem Eichenholze u. s. w. u. s. w. *). Ferner wie hoch das Schiff kupferfest sein soll, ob

*) Das im Jahre 1844 vom Verfasser herausgegebene „Taschen-Wörterbuch der allgemeinsten Schiffs-Ausdrücke" liefert in den beigefügten Zeichnungen die Erklärung aller Bestandtheile eines Schiffes.

feste Cajüte aufs Deck oder im Zwischendeck, und wie deren Einrichtung gewünscht wird, wie die Kaufsumme und deren Terminzahlung verabredet ist, und dergl.

Kosten. Augenblicklich mögen die Kosten des Neubaues eines Schiffes sich auf 60 bis 70 Ld'or ℛ pr. Last von 4000 ℔ belaufen, wenn der Baumeister nur Rumpf und Cajüte, Rundhölzer u. s. w. also Zimmerung, Tischler-, Schmiede- und Maler-Arbeit liefert; — auf 100 bis 118 Ld'or ℛ pr. Last, wenn das Schiff mit Segel, Tigage, Anker und Ketten, kurz bis auf den Proviant (ohne nautische Instrumente) segelfertig geliefert wird, also ein Schiff von 500 Last Grösse circa Ld'or ℛ 56,000.

Es hat sich als nützlich bewährt nach vollendetem Neubau den Zwischenraum der Spannen unter dem Verdeck etwa 6 Zoll hoch mit grobem Salz auszufüllen, weil dieses bei allmähliger Auflösung, vom Holze eingesogen wird, und es gegen Fäule (sogenanntes Feuer) schützt. Auch thut man wohl hie und da in den Weigerungen oder auch im Schanzdeckel Schraubenventile anbringen zu lassen, damit die Ausdünstungen des auf dem Boden des Schiffes stehenden Kielwassers den Hölzern nicht so leicht schade. — Jedenfalls ist es rathsam ein neuerbautes Schiff von den Helgen zu lassen, bevor es mit Kupfer beschlagen wird, weil auf diese Weise etwaige kleine Lecke, welche trotz aller Sorgfalt in einem ganz neuen Schiffe leicht entstehen können, besser aufzufinden und zu verstopfen sind. Empfehlenswerth dürfte es ferner sein, ein neues Schiff eine erste kürzere Reise ohne Kupferbeschlag machen zu lassen, und erst dann zu bekupfern; das Seewasser dringt nun um so leichter in das Holz und stärkt dasselbe, und auch die jetzt gestattete wiederholte Calfaterung der Näthe, nachdem das Schiff beladen gewesen, kann nur von Nutzen sein.

Verhältnisse d. Schiffs. Die Grössenverhältnisse eines Segelschiffes richten sich viel nach der Form, welche dasselbe haben soll. Früher nahm man an, dass die Breite des Schiffes ungefähr = $\frac{1}{4}$ der Länge, und die Tiefe im Raum = $\frac{1}{2}$ der Breite (also $\frac{1}{8}$ der Länge) betragen müsse, um ein gutes Verhältniss zu erhalten. — Jetzt zieht man

eine grössere Länge oder umgekehrt eine verminderte Breite vor, während die Tiefe mehr oder weniger annähernd geblieben ist. Durch diese verminderte Breite wird das Schiff freilich auch „ranker“ das heisst geneigter sich auf die Seite zu legen. — Gerade dieses auf der Seite liegen des Schiffes benachtheiligt indess den raschen Lauf desselben, und zwar um so mehr je grösser die Neigung wird, und wie könnte es auch anders sein, da die ursprünglich zum Schnellsegeln berechnete Form des unter dem Wasser befindlichen Schiffsrumpfes sich jetzt durchaus verändert hat, indem auf der einen Seite (in Lee) der obere volle Bauch desselben ins Wasser gedrückt wird und den Widerstand des Letzteren vermehrt, während auf der Luvseite die blossliegende breite Fläche des Schiffes dem Winde nur um so grösseren Druck gestattet. Es ist also, wie schon vorher gesagt, nicht immer der sogenannte scharfe als vielmehr richtig berechnete „Verlauf“ des Schiffsbodens, bei solcher Breite, dass es beladen selbst bei heftigeren Seitenwinden sich nicht zu sehr neigt, die Bedingung zum Schnellsegeln. Weniger tiefgehende, doch breite, hübsch zugescsnittene Schiffe, die demnach auch grössere Segel tragen, möchten sich noch immer als Segler am besten bewähren, wenn gleich diese wieder auch weniger Ladung einnehmen können.

Die schönsten Schiffe liefert in neuester Zeit Nord-Amerika, deren Modelle weit und breit gerne zur Nachbildung benutzt werden. Dass die auf der Elbe und Weser erbaueten Seeschiffe ungemein beliebt sind, beweisen schon die vielen Aufträge, welche vorzugsweise die Werfte an diesen Flüssen so sehr beschäftigen, dass oft nicht rasch genug und hinreichend gute Arbeiter zu bekommen sind, um den gestellten Anforderungen zu genügen.

Aufsicht.

Es ist rathsam denjenigen Capitain, dem späterhin die Führung des Schiffes übertragen werden soll, bei Erbauung desselben, oder mindestens gegen Vollendung des Baues, stets gegenwärtig sein zu lassen, damit er die Einrichtungen im Schiffe, die Stellung und Länge der Masten und Raaen, die Betakelung derselben, die Form der Segel u. s. w. wie er nach seiner Meinung es für das Zweck-

mässigte hält, gemeinschaftlich mit dem Baumeister leiten und anordnen kann. Geschieht dieses nicht, so werden oft schon nach der ersten Reise kostspielige Veränderungen vorgenommen, welche nicht nöthig sein würden, wenn der Capitain schon beim Bau seine Ansichten hätte geltend machen können. Auch der Schiffsbaumeister sieht gerne eine vernünftige Beaufsichtigung bei der Arbeit, weil dadurch Differenzen bei der Ablieferung des Schiffes im Voraus aus dem Wege geräumt werden. Eine ununterbrochene Beaufsichtigung der beim Bau verwendeten Materialien ist, mindestens auf den Werften an der Weser, nicht erforderlich, weil hier ohnehin die vom Staate angestellten Besichtiger der Schiffe und Agenten der Assecuradeurs, so wie sie vor jeder anzutretenden Reise mit Frachtgütern sich von der Seetüchtigkeit des Schiffes, bei Beförderung von Passagieren noch ausserdem von der hinreichenden Menge und guter Beschaffenheit der Lebensmittel überzeugen, auch den Fortgang des Baues oder der Reparatur eines Schiffes zu unbestimmten Zeiten in Augenschein nehmen, und genau über die Beschaffenheit desselben Buch führen: z. B. welche Form und Stärke die im Neubau begriffenen Schiffe haben, ob die Befestigung, vorzüglich durch metallene Bolzen, ausreicht, ob nach Vollendung einer Reise das Schiff auch wieder gehörig in den Stand gesetzt worden, für abgenutzte Taue und Segel neue angeschafft sind, oder ob neuer Kupferbeschlag oder sonstige bedeutende Zimmerung erforderlich ist. Zum Theil hat Bremen dieser Controlle nicht nur den Aufschwung seiner Rhederei, sondern auch die Seltenheit vorkommender Unglücksfälle zu danken, so wie ausserdem der Eigenthümer des Schiffes dadurch den Vortheil geniesst, dass, da sein Schiff rechtzeitig die erforderliche Reparatur erhält, dasselbe auch stets im besten seetüchtigen Zustande und hoher Classification bleibt, während anderseits die Erfahrung lehrt, dass vernachlässigte Schiffe in wenigen Jahren so ungesund und unbrauchbar wurden, dass sie condemnirt werden mussten.

Messung d. Schiffs.

Die Messung der Tragfähigkeit eines Schiffes geschieht am Leichtesten, wenn man die Länge des Kiels, die Breite des Schiffes

über den Berghölzern, und die Tiefe im Raum von der Unterseite des mittleren Deckbalkens bis auf die Bauchdielen, mit einander vermehrt, und nach der mehr oder weniger vollen Bauart des Schiffes durch 200 bis 230 theilt, welches die Tragfähigkeit in Lasten à 4000 ℔ ergiebt. — Angenommen z. B. das Bremer Schiff Orpheus, welches sehr scharf gebauet ist, halte:

150 Fuss Länge im Kiel
× 33 - Breite über Berghölzer
4950 Fuss.
× 18 - Tiefe im Raum,
theile durch 228) 89100 Fuss,

würde etwas über 390 Lasten Grösse ergeben. — Dass diese Berechnung indess schon wegen des so sehr unbestimmten Divisors, da wo es auf grössere Genauigkeit ankommt, höchst mangelhaft erscheint, lässt sich nicht läugnen, doch liefert auch die gesetzliche einfache Messung der Schiffe wohl kaum ein genaueres Resultat. — Dieselbe lautet:

Die Länge wird gemessen auf dem Verdeck, zwischen den beiden Steven.

Die Breite auf der Hälfte der Länge über der Aussenkante der Berghölzer.

Die Tiefe im Raum von der Oberkante des Verdecks bis auf die Aussenbordsbekleidung. Ist diese Tiefe in der Mitte des Schiffes nicht zu erhalten, muss sie durch Messen in den Pumpen ermittelt werden.

Zur Berechnung multiplicirt man die Länge, Breite und Tiefe mit einander und dividirt das Product:

a) Für Schiffe, gebaut wie Kuffen, Smakken, Tjalken, Sniggen, Mudden u. s. w. durch 160
b) Für solche Gallioten und galliotartig gebauete Schiffe, welche das Steuerruder nicht durch den Köcher (Kaker) führen, durch 200
c) Für Schiffe von der meist üblichen Bauart, durch 240

d) Für ganz besonders scharf, und vorzugsweise zum Schnellsegeln gebaute Schiffe, mit Zustimmung der Behörde, durch 280

Der Quotient giebt den, im Messbrief zu bemerkenden, Lastengehalt.

Absätze im Verdeck oder Aufbauten auf demselben werden bei der einfachen Messung wie gewöhnlich gemessen. Räumlichkeiten für die Bemannung bleiben unberücksichtigt.

Gebühr für einfache Messung für Schiffe bis 50 Last ist ℛ 0.36 gr

von 50 - 100 - - - 1. 0 -

- 100 - 200 - - - 1.36 -

und so weiter für jede 100 Last mehr ½ ℛ zu entrichten.

Die gesetzliche vollständige Messung der Schiffe wird mit Hülfe von Tabellen vorgenommen; diese Berechnungen sind, gemachter Erfahrung gemäss, sehr genau.

Die Gebühr für vollständige Messung des Schiffes ist auf zwei Grote pr. Last getetzlich festgestellt.

Tiefgang. Der Tiefgang eines Schiffes ist durch Berechnung ziemlich genau vorher zu bestimmen, da das Schiff gerade so schwer ist als die Wassermasse wiegt, in welche es sich eindrückt, oder als es Raum im Wasser einnimmt. Natürlich wird ein scharfgebautes Schiff tiefer gehen als eins mit flachem Boden. Uebrigens soll das Gewicht eines vollständig aufgetakelten, etwa zwei Jahre alten Schiffes, unbeladen gleich ⅔ seiner Lastengrösse sein, wonach ein Schiff von 500 Rockenlasten also ungefähr 1,333,000 ℔ wöge und 26,000 Cubicfuss Wasser verdrängen würde. Das Bremer Dampfschiff „Germania“ soll mit der Maschine, doch ohne Ladung, 3,400,000 ℔ wiegen. — Ganz neue trockene Schiffe sind etwas leichter.

Ladung. Aus dem Grunde nun, weil das Schiff immer eben so viel an Gewicht des Wassers verdrängt als es schwerer beladen wird, muss man die Ladung so einrichten, dass selbe durchschnittlich dem Gewichte des Wassers gleichkommt, wenn man das Schiff ganz voll laden will. Die Ladung darf weder viel schwerer noch viel leichter sein, und kann man z. B. das Schiff weder ganz mit Eisen noch

ganz mit looser Baumwolle beladen; da es im ersten Falle untersinken, im letzteren nicht würde segeln können, weil es nicht tief genug geht. Wer daher lauter leichte Güter laden will, muss zuvor Ballast einnehmen.

Ist der Bau des Schiffes nun vollendet, und damit der Contract erfüllt, so giebt der Schiffsbaumeister vor Gericht die eidlich erhärtete Erklärung ab, das Schiff (Bark, Brigg u. dgl.) benannt N. N., so lang, so breit, so tief, auf seinem da und da belegenen Werfte, mit Hülfe seiner Leute, und zwar entweder auf Ordre oder für Rechnung des Herrn N. N. erbauet, oder demselben verkauft, auch die volle Bezahlung dafür empfangen zu haben, so dass er sich aller Ansprüche an benanntes Schiff begebe. Dieses nennt man einen Bielbrief (von Beil, Axt). Ein solcher Bielbrief muss nothwendigerweise, sobald sich das Schiff auf der Reise befindet, am Bord sein, weil durch denselben das Eigenthumsrecht, und in Folge dessen das Recht, die Nationalflagge zu führen, nachgewiesen wird. Schiffe, welche durch Kauf, Tausch, Erbschaft oder auf sonstigem Wege auf eine andere Nation übergehen, müssen bei der Zollbehörde und der Regierung eingeführt und einregistrirt werden, welche Letztere dann Nöthiges dem Bielbrief anfügt, und so die Erlaubniss zur Veränderung der Flagge ertheilt. Auch ein Wechsel der Eigenthümer derselben Nation wird in dem Bielbriefe von Seiten der Regierung angemerkt.

Schiffspapiere.

Von sonstigen Papieren muss sich am Bord befinden: Der Messbrief des Schiffes, das Manifest der Ladung, die Musterrolle der Besatzung, Connoissemente, Chartepartie (wenn eine solche abgeschlossen), das Schiffs-Journal, und, wenn sich Passagiere an Bord befinden, genaues Verzeichniss von deren Namen, Alter, Geschäft und Heimath. Auch ist es gut, den Bürgerbrief des Capitains, den Rhederbrief und den Umständen nach einen Gesundheitspass und Consulatspapiere beizufügen.

II. Der Capitain.

Stellung. Die Stellung des Capitains seinen Rhedern gegenüber ist mehr die eines bevollmächtigten Mitarbeiters im Geschäfte, als die eines Dieners, wenn gleich derselbe gewöhnlich gegen festgestellte Vergütung nur für eine gewisse Zeit, z. B. monatweise, oder für bestimmte Reisen engagirt wird.

Nachdem die nöthige Verabredung mit dem Rheder stattgehabt, hat der Capitain zunächst die obere Leitung des Schiffes. Er muss insbesondere die übrige Mannschaft auswählen und annehmen; ihm steht der höchste Befehl auf dem Schiffe, die Aufsicht über die Ladung, über deren gehörige Verstauung und spätere Ablieferung zu. Er hat die Ausrüstung und Verproviantirung zu überwachen, etwa nöthige Reparaturen, theils aus eigener Machtvollkommenheit, theils nach vorheriger Rücksprache mit seinen Rhedern, vornehmen zu lassen und zu beaufsichtigen, für möglichst vortheilhafte Befrachtung, insbesondere im Auslande zu sorgen, Frachtgelder einzucassiren, Rechnungen zu bezahlen oder selbige für Rechnung des Schiffes anzuerkennen, unfähige Mannschaft abzulöhnen und durch andere Leute zu ersetzen, ja im Fall der Noth, Theile des Schiffes und der Havarie. Ladung über Bord zu werfen, wenn Hoffnung vorhanden ist das Uebrige dadurch zu retten; auch wenn sein und der Mannschaft Leben in Gefahr ist, das Schiff zu verlassen. Sollte letzterer Fall indess eintreten, so wird wohl zuvor eine Berathung mit der Besatzung gehalten, wenn es angeht. Es darf unter allen Verhältnissen keine Anstrengung unterbleiben, so viel wie möglich von Schiff und Ladung zu bergen, und jedenfalls muss er über den ganzen Vorfall an dem ersten Hafenplatze, den die Mannschaft nach ihrer Rettung erreicht, eine förmliche Akte, welche man **Verklarung** nennt, aufnehmen lassen.

Etwaige Beschädigungen, welche das Schiff durch Unwetter oder sonstige Unfälle erleidet, darf der Capitain, wenn selbe nicht sehr bedeutend, ausbessern lassen. Wird er gezwungen, mit beschädigtem

Schiffe und Ladung einen Nothhafen anzulaufen, und die Jahreszeit oder sonstige Umstände verhindern es, nöthige Instructionen von seinen Rhedern einzuholen, so ist der Capitain ermächticht, den beschädigten, und dem gänzlichen Verderben ausgesetzten Theil der Ladung zu verkaufen. Jedoch richtet sich alles nach Umständen, die dem verantwortlichen Ermessen des Capitains überlassen bleiben, weshalb es für ihn stets rathsam sein wird, sich bei irgend einem ehrenwerthen Handlungshause, bei Lloyds Agenten oder dem Consul Raths zu erholen, und die Besichtigungs-, Taxations- und sonstigen Papiere sorgfältig beisammen zu halten, um sich später gegen Rheder und Assecuradeur rechtfertigen zu können. Wäre der Schaden so gross, dass das Schiff condemnirt würde, oder dass die nöthige Reparatur an dem Orte, oder durch sonstige Verhältnisse nicht bewerkstelligt werden kann, so unterliegt es keinem Zweifel, dass der Capitain sogar zum Verkaufe des ganzen Schiffes berechtigt ist. Da indess solche Fälle nicht so schnell abgewickelt werden müssen, dass nicht die Rheder oder mindestens deren weniger entfernt wohnenden Correspondenten benachrichtigt und um Instruction ersucht werden könnten, so ist die prompteste Berichterstattung an dieselben die erste Pflicht. — Gelder auf Bodmerei nehmen, darf der Capitain erst nachdem jeder Versuch, solches auf anderem Wege, z. B. auf Wechsel, anzuschaffen, misslungen ist. Sollten die zur Bestreitung der Havariegelder nöthigen Mittel indess auch nicht auf Bodmerei zu erhalten sein, so ist der letzte Weg noch, einen Theil der Ladung zu verkaufen, wozu indess immer gerichtliche Vollmacht nöthig ist.

Charte-partie.

Bei Annahme von Frachtgütern, und Abschliessung von Chartepartien im Auslande, muss der Capitain selbstredend die vortheilhaftesten Bedingungen zu erlangen suchen, und für die gehörige Ausfüllung des Contracts Sorge tragen. Dahin gehört auch die genaue Angabe der Liegetage (ob laufende oder nur Arbeitstage), für Laden und Löschen, so wie Vergütung für jeden Tag (Liegegeld), den das Schiff länger als festgestellt ist, auf gänzliche Be- oder

Entladung warten muss *). Ferner wer die Stauer-, Lade- und Entlöschungs- so wie die Hafenunkosten zu bezahlen hat (die sonst stillschweigend vom Schiffe getragen werden müssen): wann die bedungene Fracht bezahlt wird, und wem das etwa nöthige Leichtergeld zur Last fällt.

In der Chartepartie wird gewöhnlich „eine volle und bequeme Ladung“ bedungen, fordert man indess vom Capitain die Angabe eines gewissen Quantums, z. B. wie viel Cubikfuss Waaren, wie viel Kisten Zucker, wie viel Säcke Caffee er nehmen könne, so ist es besser etwas weniger als zu viel anzunehmen; denn im Fall das Schiff nicht ganz voll werden sollte, liesse sich nöthigenfalls Gelegenheit finden den übrig gebliebenen Raum aufzufüllen, während der Capitain, wenn Güter zurückbleiben müssen, leicht Ansprüchen auf Schadenersatz für die nicht übergenommene Ladung zu zahlende höhere Fracht, umgeschriebene Assecuranz u. dgl. ausgesetzt wird.

Sollten Güter an Bord geschickt werden, ohne dass deren Verladung zuvor verabredet ist, so kann der Capitain dieselben wieder ans Land setzen, muss jedoch dieses sofort dem Absender anzeigen, und während der Zeit, dass sie mit Bequemlichkeit wieder hätten in Empfang genommen werden können, für gute und sichere Lagerung sorgen, welche Kosten der Absender zu tragen hat. Sind die Waaren indess noch überall nicht an Bord genommen, so ist der Capitain nicht verpflichtet, dieselben unter seinen Schutz zu nehmen.

Die Cajüte wird in dem Befrachtungs-Contracte nicht mit eingeschlossen, doch darf auch der Capitain, wenn das ganze Schiff gechartert ist, dieselbe ohne Bewilligung der Befrachter nicht mit Gütern beladen.

Eine gehörig abgeschlossene Chartepartie kann ohne Schadenersatz, vorausgesetzt dass das Schiff in seetüchtigem Stande, ent-

*) Die Liegetage fangen an, sobald der Capitain dem Belader im Abgangshafen angezeigt, dass sein Schiff zum Laden, und weiter nach dem Empfänger gemachter Anzeige am Bestimmungsorte, dass das Schiff zur Entlöschung bereit sei.

weder, nur wenn das Schiff oder die Ladung vor Beginn des Ladens verunglückt, oder bei ausbrechendem Kriege, wieder aufgehoben werden. Im letzteren Fall muss jedoch derjenige Theil, welcher feindliches Eigenthum ist, (entweder die Ladung oder das Schiff) die Kosten des Wiederausladens, so wie Monatsgage der Besatzung vom Ladetage an, tragen. Sind beide Theile in gleicher Lage, so können sie gegenseitig keine Ansprüche machen. Im Gegensatz zu dieser fast allgemein angenommenen Usance scheint es jedoch in der Natur der Sache zu liegen, dass die gezeichneten Connoissemente, wenn sie etwa in den Frachtsätzen, mit der Bedingung der Charlepartie nicht übereinstimmen, doch von dem Befrachter angenommen werden, als massgebend zu betrachten sind und die Charlepartie ändern, weil durch die Annahme der Connoissemente der Befrachter anerkennt, mit dem Capitain ein besonderes Uebereinkommen getroffen, und die Charlepartie in gewissen Punkten aufgehoben zu haben.

Fautfracht.

Sollte eine Charlepartie auf „volle und bequeme Ladung" geschlossen sein, und der Befrachter kann oder will das Schiff nur theilweise oder gar nicht befrachten, so ist derselbe dennoch zur Zahlung der Fracht für die nicht an Bord gesandten Güter (der Fautfracht) verpflichtet, und muss zu diesem Behuf der Capitain nöthigenfalls Bescheinigung über die Grösse des noch nicht beladenen Raumes beibringen und Protest erheben. — Hie und da gilt indess auch das Gesetz, dass die Charlepartie schon vor der Beladung durch Zahlung der halben Fracht aufgehoben werden kann.

Connoissement.

Nachdem nun ein Theil oder die ganze Ladung, wie es gebräuchlich ist, durch den Steuermann entgegengenommen, und von Letzterem Empfangschein (Recief) darüber ausgestellt worden, ist der Capitain verpflichtet Connoissemente (Ladescheine) darüber zu unterzeichnen, deren gewöhnlich über jede einzelne Parthie Waaren drei oder vier sind, von denen ein Exemplar der Capitain zurückerhält. Derselbe geht durch diese Unterzeichnung die Verpflichtung ein, die darin aufgeführten Waaren genau nach den angegebenen Marken, Gewicht und Maass, und in demselben guten Zustand wieder



am Bestimmungsorte (die Gefahren der See und des Krieges müssen ausgenommen werden) gegen Bezahlung der bedungenen Fracht an den bezeichneten Empfänger (oder an die Ordre des Absenders) wieder abzuliefern, widrigenfalls er alles nicht Vorhandene, oder im ramponirten oder beschädigten Zustande befindliche Gut ersetzen muss, wogegen er freilich für das Fehlende seine Ansprüche wieder an den Steuermann geltend machen kann, wenn dieser Empfangschein darüber ausgestellt hat.

Um nun hinsichtlich des Gewichts, Inhalts, oder falls die Güter gemessen (z. B. Korn, Holz u. s. w.), des Maasses, der Leckage, des Bruchs oder Verderbs (denn weniger gelieferte Stückzahl muss jedenfalls ersetzt werden) sich gegen Ansprüche auf Schadenersatz möglichst zu sichern, kann der Capitain im Connoissement die Bemerkung „Inhalt, Maas und Gewicht unbekannt, frei von Beschädigung“ — oder „frei von Bruch“ — „frei von Leckage“ machen. — Den Vorbehalt „frei von Beschädigung“ will man sich bei manchen Gütern, z. B. bei Zuckerladungen oft nicht gefallen lassen, und muss dann um so weniger der Capitain bei Ankunft am Bestimmungsorte versäumen, Protest notiren, die Luken vor deren Eröffnung, und die Ladung, im Fall sich auch nur die geringste Beschädigung zeigt, von den angestellten Besichtigern in Augenschein nehmen zu lassen. Diese Formen sollten bei keiner angebrachten Ladung umgangen werden, da der Capitain, wenn alles nach Seemannsgebrauch gut gedichtet, die Ladung gut gestauet und die „Garnirung“ genügend befunden worden, hinsichtlich etwaiger Beschädigung, Leckage und Bruch nicht zur Verantwortung gezogen werden kann. Ebenso muss es im Connoissement bemerkt werden, wenn ein Theil der Ladung mit Bewilligung des Absenders aufs Deck geladen, oder wenn dieselbe, vielleicht in Farbeholz, Piebenstäbe u. s. w. bestehend, zum Garnier benutzt *) werden

Besichtigung.

*) Die Güter dürfen nicht unmittelbar auf dem Boden noch an den Seitenwänden des Schiffes, noch an den Pumpen oder auf feuchten Ballast gelegt werden, sondern werden in der Regel auf dem Boden bis zur Höhe des Kielschweins und an den Kimmen und Pumpen nach Verhältniss durch Zwischenlage von Brettern, Brennholz, Matten u. dgl., welches man „Garnier“ nennt, davon getrennt.

darf. Der Capitain kann die Uebernahme gefährlicher Güter, als Scheidewasser, Vitriolöl, Schiesspulver, Phosphor u. dgl. verweigern, und kann um sich zu überzeugen, dass ihm gesandte verdächtige Collis dergleichen nicht enthalten, verlangen, dass dieselben geöffnet werden. In England werden die Verlader solcher Gegenstände, wenn letztere ohne ausführliche Angabe des Inhalts an Bord gesandt sind, mit einer Strafe bis zu 100 £ bedroht.

Sollten während der Reise Gebinde, welche flüssige Sachen enthalten, ganz oder theilweise leer gelaufen sein, ohne dass eine schlechte Stauung daran schuld ist, so können die nicht vollen Fässer statt Frachtgeld an Bord gelassen werden. Der Capitain ist indess verpflichtet, im Fall durch die Pumpen noch brauchbare Flüssigkeit z. B. Oel, aufgeworfen werden sollte, davon so viel wie möglich zum Besten der Empfänger zu sammeln und aufzubewahren. Ebenso kommt den Ladungs-Interessenten die nach Entlöschung vorgefundene Streuwaare der Ladung zu, die dann verhältnissmässig vertheilt wird.

Ablieferung.

Der Empfänger der Ladung muss sich durch Vorzeigung eines vom Capitain unterzeichneten Connoissements legitimiren, welches wenn „an Ordre„ ausgestellt, von dem Absender indossirt sein muss, und durch die Worte auf der Rückseite „für mich an die Ordre des Herrn N. N.“ oder auch nur durch einfache Unterschrift der Firma geschehen sein wird. Fehlt eine solche Uebertragung, so sollte der Capitain die Güter ohne näheren Nachweis des Connoissements-Inhabers nur gegen genügende Sicherheit, verabfolgen lassen, denn es könnte sich später der Inhaber eines zweiten, und zwar indossirten Connoissements melden, der jedenfalls die unbestreitbarsten Ansprüche haben würde. Bei Ablieferung der Güter kann ein Empfangschein gefordert werden, welcher am Besten in einem quittirten Connoissemente besteht.

Der Capitain hat ein Pfandrecht an der am Bord befindlichen Ladung für die darauf haftende Fracht und sonstige geleistete Vorschüsse für Zoll, Havariegelder u. s. w., und kann in nöthigen Fällen bis zum erforderlichen Betrage eine Cautionsleistung von dem

Empfänger verlangen, bevor die Güter abgeliefert werden. Oft hat indess dieses seine gefährliche Seite, zumal wenn die Waaren verderblicher Natur, wie Südfrüchte, Korn u. dgl. sind, deren rasche Ablieferung wünschenswerth ist, und thut der Capitain in solchen Fällen stets besser das Arrangement einem befreundeten Handlungshause oder dem Schiffsmakler zu überlassen.

Sollte sich ein Empfänger weigern die Güter gegen Bezahlung der Fracht entgegen zu nehmen, so muss Protest erhoben, und wenn die schnelle Entlöschung nöthig ein gerichtlich bestellter Curator erbeten werden, welcher Vollmacht hat, erforderlichen Falls zur Deckung der Fracht und Ungelder, einen Theil oder sämmtliche Güter verkaufen zu lassen.

Ausserordentliche Unglücksfälle.

Dass jeder vorsichtige Eigenthümer von Schiff oder Ladung diese und selbst die Frachtgelder gegen Seegefahr versichert, braucht wohl nicht erwähnt zu werden. Wir behalten uns vor eine Abhandlung über Assecuranz, Havarie particulaire, Havarie grosse, Bodmerei u. s. w. binnen Kurzem als Supplement diesem Buche nachfolgen zu lassen, halten es indess für passend hier einige Verluste zu bezeichnen, welche durch aussergewöhnliche Veranlassungen dem Schiffe und der Ladung zustossen können.

Ansegelung.

Dahin gehört das Antreiben, die Ansegelung und Uebersegelung. Unter ersten beiden Benennungen versteht man die Beschädigung, welche durch Zusammenstossen zweier Schiffe, entweder während des Segelns oder Vorankerliegens entsteht; unter Letzterem einen so starken Anprall, dass eins oder mehrere Fahrzeuge dadurch verloren gehen. Die Regulirung des verursachten Schadens ist den verschiedenen Ansichten gemäss, abweichend. Nur der Grundsatz steht allgemein fest, dass der Schuldige die ganze Entschädigungssumme für beide Schiffe aufbringen muss.

Haben beide Theile Schuld, oder ist ein Theil nicht positiv zur Verantwortung zu ziehen, so trägt gewöhnlich jedes Schiff seinen Schaden allein. Indess werden die Reparaturkosten auch wohl zusammen gezogen nnd jedem Schiffe, gleichviel ob grösser oder kleiner, die Hälfte belastet. Oder es wird der Schaden nach Ver-

hältniss der Lastengrösse vertheilt, trotzdem bei einem Zusammenstoss gemeiniglich kleinere Schiffe am meisten leiden, und folglich hiebei den Kürzeren ziehen würden. Ja sogar die Ladung wird wohl herbeigezogen um nach Verhältniss ihres Werthes beizutragen, als ob der Gegenstand zur Havarie grosse gehöre, welches doch gewiss keine richtige Ansicht ist. In den meisten Fällen werden jedoch Sachverständige erwählt, welche als Schiedsrichter die Ansprüche zu erledigen haben.

Dann ist hierher zu rechnen: der Schiffsbrand. Die durch Feuer verzehrten oder angebrannten Gegenstände werden durch Assecuradeurs direct vergütet; Beschädigungen indess, welche durch das zum Löschen des Feuers in den Raum gegossene Wasser an Ladung, Proviant u. s. w. entstanden, werden gewöhnlich durch Havarie grosse ersetzt, nämlich durch verhältnissmässigen Beitrag von Schiff, Ladung und Fracht.

Ferner in Kriegszeiten: Die Beschlagnahme und Aufbringung von Schiffen, wenn irgend ein Zweifel über ihre Neutralität, oder ob dieselben verbotene Ladung (Kriegscontrebande) am Bord haben, obwalten kann. Es ist dem Capitain zu rathen, im Fall des Zusammentreffens mit einem Kriegsschiffe, sich unbedingt und aufs Zuvorkommendste einer Untersuchung zu unterwerfen, weil sonst die Sache nur noch schlimmer wird. Sollte der Commandant des Kriegsschiffes oder Kapers Miene zur Aufbringung machen, so muss der Capitain Alles aufbieten, um dieses abzuwenden, gelingt ihm diese Absicht indess nicht, so hat er auf sein Schiff und Ladung die sorgfältigste Aufsicht zu führen, insbesondere sämmtliche Schiffspapiere unter seinem Siegel zu verschliessen, damit keins derselben auf die Seite gebracht werde, und wendet sich nach Ankunft im Hafen sogleich an seinen Consul oder Correspondenten, der einem tüchtigen Advocaten die Sache übergeben wird, um die Freisprechung des Schiffes sobald wie möglich zu erlangen.

Am 16. April 1856 ist zu Paris von den anwesenden Bevollmächtigten der Grossmächte Frankreich, England, Russland, Preussen und Oesterreich folgende Uebereinkunft getroffen, zur Kennt-

niss der übrigen Regierungen gebracht, und die Hoffnung ausgesprochen, dass ein allgemeiner Beitritt erfolge:

1) Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.

2) Die neutrale Flagge deckt die feindliche Waare, mit Ausnahme von Kriegscontrebande.

3) Die neutrale Waare, mit Ausnahme von Kriegscontrebande, ist nicht beschlagnehmbar unter feindlicher Flagge.

4) Die Blockaden, um bindende Kraft zu haben, müssen effectiv sein, das heisst durch eine hinreichende Macht aufrecht erhalten werden, um wirklich den Zugang zu dem Küstenlande des Feindes zu verhindern.

Eine andere Beschlagnahme des Schiffes ist das **Embargo**, welches mitunter bei Ausbruch oder während eines Krieges nicht nur auf feindliche, sondern auch auf neutrale, ja selbst einheimische Schiffe gelegt wird, wenn der Staat derselben zu seinen Kriegszwecken bedarf. Neutralen und einheimischen Schiffen wird indess in der Regel für die von ihnen geforderte Dienstleistung eine angemessene Vergütung bewilligt, wogegen sie indess, wenn auch gezwungen im Dienste einer fremden Nation, dem Feinde gegenüber das Recht der Neutralität verlieren.

Bei einer stattfindenden, und öffentlich bekannt gemachten **Blockade** von Seehäfen werden selbst neutrale Schiffe, wenn sie bei Forçirung der Blockade ergriffen werden, als feindliches Eigenthum behandelt. Nur wenn das Schiff bei Unwetter, oder sonst nothgedrungen einen solchen Hafen anlaufen muss, kann dieses als Entschuldigungsgrund angenommen werden.

Pflichten u. Rechte des Capitains. Nachdem wir im Obigen die dem Capitain übertragenen Vollmachten und aus denselben entspringende Verantwortlichkeit besprochen, müssen wir noch hinzufügen, dass derselbe durchaus verpflichtet ist das Interesse seiner Rheder auf alle Weise, selbst mit Aufopferung seines Privat-Vortheils, in jeder Hinsicht wahrzunehmen.

Die Sorge für tüchtige und vollzählige Besatzung und gute Instandhaltung des Schiffes muss darin obenan stehen, wobei nöthigenfalls der Rath Sachverständiger zu Hülfe zu rufen ist; auch muss er seine Rheder rechtzeitig auf erforderliche Reparaturen oder sonstige Mängel aufmerksam machen. Er muss ferner darauf sehen, dass hinreichende und gesunde Lebensmittel an Bord kommen, und die Besatzung genügend damit versehen wird. Er muss die gute und zweckmässige Verstauung der Ladung überwachen, da jede durch schlechte Stauung oder Garnirung entstandene Beschädigung für Schiffsrechnung ersetzt werden muss. Die Führung des Schiffs-Journals und die nautischen Berechnungen beaufsichtigen, und die nöthigen Schiffspapiere und Seekarten rechtzeitig an Bord haben. Er muss seine Reise möglichst zu fördern suchen, und darf keinen dazu günstigen Wind unbenutzt lassen. Er muss am Bord seines Schiffes die Ordnung aufrecht erhalten. Wenn er Passagiere zu befördern hat, vorzüglich auf Reinlichkeit und Lüftung der Schlafstätten derselben sehen, für deren gute Verpflegung Sorge tragen, und alle Klagen auf freundschaftlichem Wege zu schlichten suchen.

Um jedoch diese am Bord eines Schiffes nöthige Ordnung aufrecht erhalten zu können, ist dem Capitain erlaubt im Fall der Widersetzlichkeit ein gelindes Züchtigungsmittel, welches jedoch nöthigenfalls bis zur Einsperrung und Knebelung von Aufständigen erstreckt werden kann, anzuwenden, und sollen, wenn letztere Massregel erforderlich, ihn die andern Schiffskinder unterstützen.

Auch die Passagiere sind verpflichtet den Verfügungen des Capitains, so weit solche die Aufrechthaltung der Ordnung betreffen, unweigerlich Folge zu leisten. Aehnliche Strafen, wie über das Schiffsvolk darf der Capitain über die Passagiere indess nicht verhängen. Nur wenn sich einer derselben einer gesetzwidrigen Handlung schuldig macht, hat der Capitain das Recht ihn zu arrettiren und bei Ankunft in den ersten Hafen den Gerichten zur Verfügung

des weiter Erforderlichen abzuliefern. Stirbt einer der Besatzung oder ein Passagier während der Reise, so hat der Capitain dessen Nachlass unter besondere Obhut zu nehmen, und dafür Sorge zu tragen, dass derselbe den rechtmässigen Erben zufliesse. Der Capitain hat das Recht, solche Passagiere, die unterwegs von gefährlichen ansteckenden Krankheiten befallen werden, am nächsten bewohnten Orte auszusetzen.

Der Capitain muss ferner den ihm vorgeschriebenen Cours (schon der Assecuranz wegen) nach Möglichkeit inne zu halten suchen, und darf nur in dringenden Fällen, z. B. wegen Sturm oder bedeutender Beschädigung des Schiffes, einen Nothhafen anlaufen. Er hat seinen Rhedern so oft sich Gelegenheit bietet über den Erfolg seiner Reise und über die augenblicklichen Sachverhältnisse briefliche Nachricht zu ertheilen und genau über Einnahme und Ausgabe Buch zu führen, wobei es am rathsamsten ist, nicht nur möglichst wenig baares Geld im Auslande aufzunehmen, sondern etwaigen Ueberschuss für Frachtgelder u. s. w. seinen Rhedern vor der Weiterreise in guten Wechseln, und zwar in Prima und Secunda auf verschiedenen Wegen, einzusenden, wenn nicht der Correspondent speciell hiemit beauftragt ist.

Es würde den Zweck dieser Zeilen überschreiten und vielleicht unangenehm aufgenommen werden, wenn hier Entwürfe solcher oder ähnlicher Briefe eingeschaltet würden, um so mehr der Rheder bei den Berichten seines Capitains stets mehr den Inhalt als den Styl berücksichtigen wird, da einem thätigen Seemann oft wenig Zeit zur Aufstellung kunstgerechter Schreibsätze übrig bleibt. Dagegen werden vielleicht Formulare von Rechnungen und Documenten willkommen sein, die wir hier folgen lassen wollen.

A.

Einfache Rechnung wie solche gewöhnlich von Capitainen geführt wird:

Rechnung des Schuners „Delta".

Belege.	A. Ausgehend von Bremerhaven, Mai 1854.	Einnahme. ♂	ß	Ausgabe. ♂	ß
	Reisekosten nach Bremen			3	48
	Handgeld den Leuten bei Anmusterung			104	—
1	Cassa an Meiners für Steuermann Schelz			8	12
2	- - Blockmacher Winter			10	30
3	- für ausg. Lootsgeld 7½ Fuss			8	54
	Saldo mir zu belasten			40	—
	An Cassa durch Claussen & Co. empfangen	175	—		
		175	—	175	—
	B. St. Uebes, Juni 1854.	$	Rs	$	Rs
4	93 Mojo Salz à 1320 Rs			122	760
5	Ausclarirung der Ladung			4	800
	Das Salz überzuwerfen			4	630
6	Diverse Schiffsunkosten laut Beleg			40	680
	Arbeitslohn			1	444
	Vorschuss der Mannschaft			2	888
	Matten und Sträucher zum Garnier			7	500
	Trinkwasser			4	500
	Zehrung und kleine Ausgaben für mich			9	528
				198	730
	Commission für Vorschuss 2%			3	974
				202	704
	Wechsel-Courtage ⅝% und Porto			3	296
				206	000
	Dagegen meine Tratte auf Hamburg Bo ♂ 643.12 ß à 50 ß pr. 1000 Rs	206	000		
	C. Rio Grande, August 1854.	Mrs	Rs	Mrs	Rs
7	Schiffsvictualien laut Rechnung			10	160
	Fleisch und Erfrischungen			16	840
	Lootsgeld vom Lösch- zum Ladeplatz			6	000
	Vorschuss der Mannschaft			45	000
	Zollvisitation			6	000
	Arbeitslohn beim Löschen			6	000
	Saldo mir zu belasten			10	000
	An Cassa durch Lind & Co	100	000		
		100	000	100	000

Belege.		Einnahme.		Ausgabe.	
	D. Rio de Janeiro, October 1854.	Mrs	Rs	Mrs	Rs
8	Consulat-Rechnung.....................			8	000
	Kohlen vom Schiffe „Peru"...............			6	000
	Für Erfrischungen.......................			8	000
	Zollvisitation..........................			6	000
	Bööte zum Bugsiren der Caffee-Leichter....			6	000
	Desgl. des Schiffes, ausgehend			6	000
	Boot der Arsenalvisitation............. ...			2	000
	Vorschuss der Mannschaft................			54	000
	Saldo mir zu belasten....................			10	000
	Empfing Cassa durch Herrn N. N..........	106	000		
		106	000	106	000
	E. Triest, März 1855.	fl	xr	fl	xr
9	Zahlte an J. Angeli für Ausrüstung u. Auslagen			298	57
10—15	Diverse Rechnungen vom Bäcker, Schmied etc.			75	38
16	Quarantaine im Lazarethe................			6	54
17	Desgl. am Bord.....................			16	8
18—19	Doctor- und Apotheker-Rechnung..........			2	12
20	Schiffsmäkler Lazarowitch für Schiffsunkosten und 3 % Commission für ausgeh. Fracht..			144	53
	Arbeitslohn beim Löschen..			6	—
	Trinkwasser..............................			8	10
	Brod und Fische.........................			5	—
	Dem Hafenlootsen........................			3	—
	1 Fass zu repariren.....................			2	—
	Bootgeld und kleine Unkosten............			6	—
	Vorschuss der Mannschaft................			190	10
	Saldo mir zu belasten....................			69	8
	Remesse nach Hamburg Bo ℳ 727. 4 β à 49½.			600	—
	Dagegen empfing an Fracht durch G. A. Gaddwin laut Abrechnung wie folgt:			1434	10
	Für 40 Säcke Caffee Netto 200 Arrob. à 35 s pr. 70 Arrob. £ 5.- s - d				
	Caplaken 5 % - 5 - - -				
	£ 5. 5 s - d à 10 fl 58 xr.	57	35		
	Transport...	57	35	1434	10

Belege.		Einnahme. fl	xr	Ausgabe. fl	xr
	Transport...	57	35	1434	10
	Für 300 Säcke Caffee Netto 1500 Arrob.				
	à 35 s pr. 70 Arrob. £ 37. 10 s - d				
	Caplaken 5 % 1. 17 - 6 -				
	£ 39. 7 s 6 d à 10 fl 52 xr.	427	58		
	Für 600 Säcke Caffee Netto 3000 Arrob.				
	à 40 s pr. 70 Arrob. £ 85. 14 s 4 d				
	Caplaken 5 % 4. 5 - 8 -				
	£ 90. - s - d à 10 fl 52 xr.	978	—		
		1463	33		
	Incasso-Provision 2 %...	29	23		
		1434	10		
	F. Antwerpen im Mai 1855.	fl	c	fl	c
22	W. de Jongh laut Rechnung.............			133	63
23	Eine Woche Beköstigung der Leute.......			48	00
24	Zwölf Tage do. für mich........			24	00
25	Schlachter-Rechnung..................			9	00
26	Bäcker-Rechnung.....................			10	50
27	11 Tage Kochhaus und Gemüse..........			10	30
	Arbeitslohn beim Löschen...............			24	00
	Dock-Lootsgeld ein und aus..............			6	00
	Trinkgeld dem Hafen- u. Seelootsen u. Douane			15	00
	Vorschuss der Mannschaft................			641	47
	20 Last Ballast mit Ueberladen			54	00
	Saldo mir zu belasten..................			54	10
				1030	00
	Für sonstige Schiffsunkosten zahlten Hrn. v d. B.			580	00
	Die ganze Fracht-Einnahme beträgt.......	3882	77		
	Die Hrn. v. d. B. blieben schuldig laut Conto Crt.			2272	77
		3882	77	3882	77
	G. Bremerhaven, Mai 1855.	₰	ℛ	₰	ℛ
	Einkommendes Lootsgeld..................			13	20
28	Abmusterung der Leute..................			584	36
	Schauerlohn...........................			12	48
	Für mich zu belasten..................			46	40
	Empfing durch C. & Co., welche auch sonstige Kosten bezahlen..................	657	—	—	—
		657	—	657	—

B.

Rechnung der 8. Reise des Barkschiffes Alpha, Capt. B.

1) Ausrhedung nach Newyork.	Thlr	Gr
Verproviantirung für 120 Zwischendecks-Passagiere à 15 Thlr.	1800	—
- - 5 Cajüts-Passagiere à 35 Thlr.	175	—
H. G. Meyer jun., für Segel und Flaggen	118	54
C. Pabst, Sattler-Arbeiten	7	48
J. F. Merrem, Flaggensteuer	16	48
Für Besichtigung des Schiffes	1	36
Verproviantirung des Schiffes für die Besatzung (pr. Saldo)	418	24
F. W. Wencke, Zimmerungs-Rechnung	141	9
J. H. Huntemann, Maler-Arbeiten	42	60
Assecuranz gegen Seegefahr 10,000 Thlr à $1^1/_2$ % incl. Police & Stemp.	153	24
do. auf Passage- & Verwendungsgelder:		
Thlr 3908. à $1^1/_4$ % Thlr 48. 61.		
- 2250. à $2^1/_4$ - - 50. 45.		
Police & Stempel - 3. 6.	102	40
Durch Capt. B. ausgegeben:		
Wasserschout Harmssen für Anmustern	7	12
Apotheker-Rechnung für Medicamente	9	52
Pröhl, für Regulirung des Chronometers	2	—
Hafen-Unkosten-Rechnung	40	18
G. Gross, Logis etc. des Capitains	33	—
Eine Monatsgage der Mannschaft	160	—
Ausgehendes Lootsgeld und sonstige Auslagen	24	60
Die Mannschaft hinunter zu bringen	4	24
Gage dem Zimmermann, 29 Tage à 36 gr	14	36
Waschlohn für Tisch- und Handtücher	1	48
Reise- und Zehrungskosten des Capitains	2	24
	3277	41

2) Ausgaben in Newyork.	$	c
An Einklariren im Zollhause und Hafen, Gesundheits-Officiant, Telegraphiren, Erlaubnisschein und Hospitalgeld für die Mannschaft	32	07
- Commutationsgelder, 130 Personen à 1 $	130	—
Transport	162	07

	$	c
Transport . . . $	162	07
An Hospitalgelder für 9 Cajütspassagiere à 2 $ . . . . . $ 18. —		
- - - 121 Zwischendeckspass. à 50 *c* - 60. 50.	78	50
- Einkommendes Lootsgeld	28	75
- Rechnung für 30 Tons Ballast	24	38
- Quaigeld	6	25
- Dr. Henschels Rechnung für Krankenbesuch	10	—
- Telegraphiren nach Richmond	3	85
- Consulatgebühren	2	—
- Zollhausausgaben, Erlaubnissschein, Protestnotirung, Blanketts und Messung	12	50
- Ausclariren	2	50
- Commission vom Ausclariren 2 $^1/_2$ %	16	19
- - aus Fracht £ 410. 18 *s* = $ 1972. 32 *c* 2$^1/_2$ % .	49	30
- Mäkler-Courtage	1	78
Durch Capt. B. ausgegeben:		
John Peyton, ausgehendes Lootsgeld	19	50
G. Dobson, Dampfbootmiethe	6	—
Frisches Fleisch und Gemüse	2	—
Verzehrungskosten und kleine Ausgaben	2	25
	427	82
à 78$^1/_2$ *d* Ld'or ₰	545	—

3) Ausgaben in Richmond.

	$	c
An Zollhaus-Abgaben	5	—
- Zeitungs-Annoncen	9	50
- Porto und Telegraphiren	1	25
- Commission von Auslagen 2$^1/_2$ %	5	39
- - auf ausg. Fracht £ 410. 18 *s* $ 1826. 22. 2$^1/_2$ % .	45	65
Durch Capt. B. ausgegeben:		
C. Comer, für Arbeitslohn	88	18
do. - Kartoffeln und Quaigelder	40	50
J. Comingham, einkommendes Lootsgeld	50	82
do. ausgehendes do.	48	87
Dr. Rüdder, ärztliche Besuche	6	—
Reise- und Zehrungskosten des Capitains	12	50
	313	66
à 78$^1/_2$ *d* Ld'or ₰	399	41

4) Ausgaben nach Hause kommmend.	ℛ	ℊ
An Versicherung der See-Instrumente	—	36
- Assecuranz auf Casco von Newyork via James River nach Bremen ℛ 10,000. à $2^3/_4$ ℛ 275. —		
Police und Stempel - 3. 24	278	24
- Porto und kleine Speesen	15	—
- Telegraphiren	2	—
Durch Capt. B. ausgegeben:		
Reise- und Zehrungskosten	5	18
Waschlohn für Tisch- und Bettzeug	3	12
Volksgage:		
1. Steuermann B. Schröder 2 Mt. 26 Tage à 22 ℛ	63	5
2. - C. Meyer - - 17 - - 14 -	35	67
Zimmermann H. Stelter - - - - - 19 -	48	55
Koch H. Eckhoff - - - - - 15 -	38	36
Segelmacher Schröder - - - - - 12 -	30	58
Matrose F. Behrmann - - - - - 11 -	28	17
- Joh. Kriete - - - - - 11 -	28	17
- J. Schumacher - - - - - 11 -	28	17
- C. Hustede - - - - - 11 -	28	17
- J. Neumann - - - - - 11 -	28	17
- H. Bothe - - - - - 11 -	28	17
Leichtmatrose N. Schröder - - - - - 7 -	17	70
Junge H. Mahnke - - - - - 5 -	12	60
Rechnung mit Capt. B.:		
An Gage vom 1. August bis 31. December 5 Mt. à 30 ℛ	150	—
Primage vom Passagegeld ausgehend ℛ 3547 43 à 5 %	177	29
- von der Fracht von Richmond £ 410. 15 à 610 ℛ 2505. 41 à $2^1/_2$ %	62	47
Primage vom Passagegeld von Richmond $ 20 à $78^1/_2$ c ℛ 25. 34 à 5 %	1	18
	1112	61
Einnahmen:		
Fracht nach Newyork, Passagegeld für 125 Personen	3775	49
Ab Provision 2 %	75	37
	3700	12
Fracht von Richmond laut Manifest £ 410. 15 *s* 0 *d*		
5 % Prämie - 20. 10 - 9 -		
£ 431. 5 *s* 9 *d* à 610	2630	61
Passagegeld von Richmond $ 20 à $78^1/_2$ *c*	25	34
	2656	23
Ab Provision 2 %	53	9
Ld'or ℛ	2603	14

Ausgaben.	ℳ	ß	Schluss-Rechnung. Einnahmen.	ℳ	ß
An Werth d. Schiffes 7. Reise	9560	0	Pr. Fracht nach Newyork.	3700	12
- Zinsen 5 Mt. à 5 %...	199	12	- - von Richmond.	2603	14
- Ausrhedung n. Newyork	3277	41	- Werth des Schiffes setzen		
- Ausgaben in Newyork..	545	0	jetzt auf.............	9500	0
- - - Richmond	399	41			
- - zu Hause kommend................	1112	61			
- Ueberschuss der 8. Reise	709	15			
	15803	26		15803	26

C.

Formulare.

Connoissement.

Ich *T. Claussen,* Schiffer von dem Schiffe *Freiheit,* welches jetzt vor *Bremerhaven* liegt, um mit erstem gutem Winde nach *New-Orleans* meinem bestimmten Entladungsplatze zu segeln, bescheinige im Raum meines Schiffes empfangen zu haben von *Wätjen & Comp.*

G. W. J. *Vier Kisten Kaufmannsgut,*
c.
Nr. 1 à 4. *messend zusammen Cubikfuss 204′ 6″*

sämmtlich in gutem Zustande, gemärkt wie neben. Ich verbinde mich alles wie ich's empfangen habe, nach meiner glücklichen Anknnft in *New-Orleans an die Herren Frerichs & Comp. oder deren Ordre* gegen Fracht von *franco Fracht* abzuliefern. Die Havarie wird nach Seegebrauch festgesetzt. Zur Erfüllung meiner Verpflichtungen verpfände ich meine Person und mein Schiff, zu welchem Ende ich *vier* von diesen Connoissementen eines Inhalts eigenhändig unterschrieben habe, die aber nur für eins gelten.

Bremen, den *20. April* 1856. *(gez.)* T. Claussen.

Inhalt unbekannt.

Frei von Beschädigung.

D.

Luken-Besichtigung.

Auf Ansuchen des Schiffscapitains T. Claussen, führend die Hamburger Barque „Freiheit", begaben wir, die Endesunterzeichneten, uns unterm 24. August dieses Jahres an Bord der genannten Barque, um bei Oeffnung der Luken gegenwärtig zu sein.

Wir fanden dieselben nach Seemannsgebrauch gedichtet, geschalkt, kalfatert und mit guten doppelten Presenningen versehen; es war auch kein Wasser durch dieselben in den Raum des Schiffes eingedrungen.

Bremerhaven, den 2. September 1855.

(gez.) Joh. Koch, Hafenmeister.
(gez.) Herm. Graue, Oberlootse.

E.

Ladungs-Besichtigung.

Auf Ansuchen des Schiffscapitains T. Claussen, führend das Hamburger Barque-Schiff „Freiheit", begaben wir Endesunterzeichnete uns unterm 25. August dieses Jahres an Bord der genannten Barque, um die Beschaffenheit der Ladung zu untersuchen.

Wir fanden in der obersten Lage viele Kisten Blauholzextract von Seewasser, welches durch die Decksnäthe eingedrungen war, beschädigt. Am 27. fanden wir im Unterraum an beiden Seiten des grossen Mastes und Pumpsoots mehrere Säcke Rocken von Seewasser, welches bei dem hölzernen Mastkragen eingedrungen war, beschädigt. — Am 28. fanden wir auf dem festen Zwischendeck vom grossen Mast nach dem Heck mehrere Körbe Taback und viele Fässer Reis vom Seewasser, welches durch das Heck eingedrungen, und auf dem festen Zwischendeck gestanden, beschädigt.

Am 29. und 30. sahen wir im Zwischendeck viele Säcke Rocken und ein grosses Fass Rocken von Seewasser beschädigt, ferner im Unterraum beim Besahnsmast noch viele Säcke Rocken gleichfalls von Seewasser, welches durch die Zwischendecksnäthe eingedrungen war, beschädigt; mehrere von diesen Säcken waren verrottet, so dass beim Aufnehmen derselben ein Theil vom Inhalt verschüttet wurde.

Die Stauung und das Garnier war gut und nach Seemannsgebrauch beschafft.

Bremerhaven, den 2. September 1855.

(gez.) Joh. Koch, Hafenmeister.
(gez.) Herm. Graue, Oberlootse.

F.

Wechsel-Formulare,

um auf den Rheder zu trassiren.

New-Orleans, den *30. März* 1856. Für *$ 641.50 c Am. C.*
Zwei Monate nach dato zahlen Sie für diesen *Prima*-Wechsel *(Secunda nicht)* an die Ordre *der Herren Paap & Droop Sechs Hundert Ein und Vierzig Dollar auch 50 Cent Amerik. Courant.* Den Werth *in Rechnung.* Sie stellen es auf Rechnung *Schiff F. laut* Bericht.

Herren *Parish & Comp.* T. Claussen,
in Hamburg. *Capt. des Schiffes Freiheit.*

oder englisch:

New-Orleans, March 30th 1856. For *$ 641.50 c Am. C.*
At two months after date pay this *First* of Exchange *(Second not paid)* to the ordre of *Messrs. Paap & Droop Six Hundred Fourty One Dollars and 50 Cent American Currency* value *in account* which place to account *ship F. according to* advice.

To *Messrs. Parish & Comp.* T. Claussen,
Hamburg. *Master of ship Freiheit.*

G.

Chartepartie.

Zwischen den Unterzeichneten, Herren Eschenauer Benecke & Co., als Befrachter einerseits, und dem Schiffscapitain B. H. Koch, führend die Schuner-Galliot „Rebecca" aus Bremen, ohngefähr 180 Tonnen gross, als Verfrachter anderseits, ist durch Vermittlung des Herrn Victor Dümas folgende Uebereinkunft getroffen.

1) Der Unterzeichnete, Capitain B. H. Koch, jetzt zu Bremerhaven, verfrachtet das Schiff, welches dicht, hecht und stark, und in jeder Hinsicht für die Reise ausgerüstet ist, für die Reise von Christiansand (wohin derselbe mit aller möglichen Eile segeln soll) nach Bordeaux.

2) Die Unterzeichneten, Herren Eschenauer Benecke & Co., befrachten das Schiff und verpflichten sich ihm in Christiansand eine volle und bequeme Ladung Dielen zu geben (Cajüte, Volkslogis, Kettenhock, nöthigen Raum für Schiffsgeräth etc. ausgenommen) und dem Capitain dafür nach seiner Ankunft in Bordeaux und

richtiger Ablieferung daselbst die Fracht von 40 Francs und 5 Procent Primage für jede Standart-Last von 120 Dielen, jede 11 laufende Fuss lang, 9 Zoll breit, 1¼ Zoll dick, alles französische Maase, in baarem Gelde und sofort nach der Entlöschung zu bezahlen. Zur besseren Verstauung werden der Ladung Stücke Dielen von 6 bis 8 Fuss Länge beigegeben; für welche dem Capitain ⅔ Theil von der obenangesetzten Fracht bezahlt werden wird. — Die Gefahren der See während der benannten Reise sind ausgenommen.

3) Die Messung der Hölzer und die Vertheilung der verschiedenen Dimensionen werden in Christiansand nach dem Gebrauch des Platzes beschafft und die Anzahl der Lasten, die das Schiff eingenommen hat, wird im Connoissement bemerkt. Es ist dem Capitain bei Verlust seiner Fracht verboten, das Holz zu behauen oder zu zerschneiden.

4) Es sind im Ganzen fünfundzwanzig laufende Tage zum Laden in Christiansand und zum Löschen in Bordeaux accordirt, welche in Christiansand an dem Tage beginnen, an welchem der Capitain das Schiff zur Einnahme bereit erklärt, und in Bordeaux anfangen, nachdem das Schiff auf dem Zollhause clarirt worden ist. Für jeden Liegetag über diese 25 Tage werden dem Capitain Koch 60 Francs pr. Tag ausbezahlt.

5) Die Ladung wird in Christiansand dem Schiffe auf flottem Wasser frei bis an Bord geliefert, und gleichfalls in Bordeaux auf flottem Wasser frei vom Bord entlöscht.

6) Der Capitain ist verpflichtet, sich in Bordeaux an die Herren Eschenauer Benecke & Co. zu addressiren, welche eine Commission von 2 % von der ganzen Fracht berechnen dürfen, dagegen verpflichten sich die Befrachter ihm die nöthigen Gelder zum Schiffsgebrauch frei von Commission vorzuschiessen, Asse uranz ausgenommen.

7) Die Ladung wird in Christiansand von den Herren Sam. Otto & Co. geliefert.

8) Sobald diese Charteparlie von beiden Seiten unterzeichnet ist, soll ein Exemplar davon den Herren Samuel Otto & Co. in

Christiansand, ein zweites Exemplar dem Capitain B. H. Koch übergeben, und ein drittes Exemplar dem Herrn Victor Dumas, Schiffsmakler in Bordeaux, letzteres auf Stempelpapier, zugesandt werden.

9) Es ist dem Capitain untersagt, Holz von denselben Dimensionen für eigene Rechnung mitzuführen, bei Strafe dass dasselbe als zur Ladung gehörend betrachtet werde.

Bremerhaven, 20. August 1855. Bordeaux, 10. August 1855.

(gez.) B. H. Koch, (gez.) Eschenauer Benecke & Co.

Capt. der Schuner-Galliot „Rebecca“.

(gez.) Victor Dumas, Schiffsmakler.

H.

Verklarung.

Das Amt der freien Hansestadt Bremen zu Bremerhaven thut hiemit kund und bekennt, dass vor demselben persönlich erschienen seien der zu Vegesack wohnhafte Schiffscapitain Hinrich Klockgeter, führend das Bremische Barkschiff „Pacific“ nebst seinem Schiffsvolke als:

Wilhelm Schmidt, Steuermann,
Diedrich Budelmann, Zimmermann,
Heinrich Ahrens,
Heinrich Bartels,
Fedder Feddersen,
Johann Lorenz Hassold, } Matrosen,

welche nach vorgängiger Verwarnung vor dem Meineide aussagten und eidlich bekräftigten:

Am 17. November d. J. und den folgenden Tagen nahmen wir im hiesigen Hafen eine Anzahl Passagiere, die nach Texas auszuwandern beabsichtigten, nebst ihren Effecten, soviel wir davon unterzubringen vermochten, um sie nach Galveston zu bringen, in unser genanntes Schiff ein, welches sich damals in einem durchaus guten, dichten, festen und fahrbaren Zustande befand, und mit Allem, was zu dieser Reise erforderlich ist, hinlänglich versehen war, und verliessen, nachdem wir Alles nach Seemannsgebrauch zur Reise in Stand gesetzt hatten, am 23. den Hafen, worauf wir,

mit einem Lootsen wohl versehen, bis etwas unterhalb Wremen segelten, und daselbst, weil der Wind zum Auslaufen nicht günstig war, zum Anker gingen. In der folgenden Nacht wehete es sehr stark aus WSW. und das Schiff stampfte in dem hohen Seegange schwer, hielt sich aber gut. Wir hatten inzwischen 60 Faden Kette auslaufen lassen. Wir verweilten noch bis zum 27. auf unserm Ankerplatze, da das Wetter sich aber durchaus nicht günstig anliess, so segelten wir an diesem Tage auf die hiesige Rhede zurück, wo wir wegen anhaltend stürmischer Witterung oder contrairen Windes bis zum 13. December ankern mussten. Am 13. December zog sich nämlich der Wind nördlich, und veranlasste uns abermals nach Wremen zu segeln, wo wir Abends 6 Uhr bei NNO.-Wind unser Anker fallen liessen. Der Wind hielt sich und zog sich am folgenden Morgen noch etwas östlicher; wir trugen daher kein Bedenken, mit Tagesanbruch unter Segel zu gehen, und erreichten denn auch, ohne dass sich etwas Bemerkenswerthes zutrug, um 4½ Uhr Nachmittags die äusserste Wesertonne, wo uns der Lootse verliess. Der Wind blieb indess nicht günstig, vielmehr zog er sich nach Westen, und als der Lootse uns verliess, war er bereits nach SW. umgesprungen; dabei wehete es ziemlich frisch. — Wir stachen nun in See, und peilten Abends 8 Uhr das Feuer von Helgoland in NO. per Compass aus ca. 3½ Meilen Entfernung. Um diese Zeit nahmen Wind und Seegang mehr und mehr zu. Um 9 Uhr mussten wir die Marssegel und die Besahn doppelt reffen und Grosssegel festmachen, während das Schiff schwer zu stampfen begann, worauf wir um 10 Uhr 10 Zoll Wasser bei den Pumpen fanden, obschon wir erst, nachdem der Lootse uns verlassen hatte, die Pumpen gepeilt und sie lenz gefunden hatten. Der Sturm wuchs fortwährend, ebenso nahm der Seegang beständig zu und das Schiff machte daher so viel Wasser, dass wir genöthigt waren, jede Stunde zu pumpen. Um demselben einige Erleichterungen zu verschaffen, nahmen wir um 7 Uhr Morgens am 14., nachdem wir bereits um 2 Uhr das Vormarssegel festgemacht hatten, da die Nagelbank, welche die Schote hielt, brach, das dritte Reff in das Grossmarssegel, während wir zugleich

die Besahn und das Vorstengstagsegel festmachten. Daneben suchten wir nach dem Leck, konnten aber nichts ausmitteln. Um 8 Uhr Morgens zog sich der Wind nach NW. und wir halseten daher südwestwärts, aber das Schiff machte jetzt so viel Wasser, dass wir beide Pumpen in Gang setzten und die Passagiere zum Pumpen zu Hülfe nehmen mussten, nachdem wir, um ihnen Platz zu machen, den im Wege liegenden Wasserfässern den Boden eingeschlagen und die Stäbe entfernt hatten. Wir suchten jetzt uns der Küste zu nähern, um nöthigenfalls wieder in die Weser einlaufen zu können, und setzten daher das Vormarssegel und die Besahn, beide dicht-gerefft, sowie das gereffte Grosssegel und das Vorstengstagsegel bei, allein das Wasser mehrte sich im Schiffe, so dass wir um 9 Uhr Vormittags 3 Fuss Wasser bei den Pumpen hatten. Dabei wehte es fortwährend sehr stark aus NW. bei schweren Hagelböen; auch stellten sich nachmals Gewitter ein, und die See ging daher ungewöhnlich hoch, so dass das Schiff nicht nur fortwährend überaus schwer arbeitete, sondern sein Verdeck unausgesetzt vom Seewasser überschwemmt ward, welches, da die grosse Luke der Passagiere wegen offen gehalten werden musste, reichlich davon in das Innere des Schiffes eindrang. Um Mitternacht halseten wir nordwärts, worauf wir zu einiger Beruhigung fanden, dass das Schiff, über Steuerbord segelnd, nicht so viel Wasser machte. Am 16. Morgens 4 Uhr halseten wir wieder südwärts, allein wir hatten das Unglück, dass bei diesem Manöver eine ungewöhnlich schwere Seestürzung den Hintertheil des Schiffes traf, und den Köcher des Ruders zerschlug, so dass sehr viel Wasser durch die dadurch entstandene ansehnliche Oeffnung in die Cajüte und somit in das Innere des Schiffes eindrang. Dieser Unfall liess uns keine Wahl mehr; wenn wir bis dahin noch zweifelhaft waren, ob es nicht gerathen sei, nach der Weser zurückzukehren, so mussten wir jetzt, um Schiff und Ladung und unser und unserer Passagiere Leben zu retten, unbedingt dahin und nach Bremerhaven als den nächsten Hafen steuern. Wir hielten deshalb sofort ab, setzten alle Segel bei, welche das Schiff unter den vorhandenen Umständen zu tragen vermochte, und erreichten

unter beständigem Pumpen Nachmittags 3 Uhr die Höhe von Wangeroog, dessen Thurm wir in S. z. O. per Compass in einer Entfernung von ungefähr 1½ Meilen peilten. Wir glaubten den Eintritt der Fluth nicht abwarten zu dürfen, liessen vielmehr zwei Reffe aus unsern Marssegeln aus, verfolgten unsern Cours und langten um 4 Uhr bei der äussersten Tonne der Weser an. Obschon wir kein Lootsfahrzeug zu Gesicht bekamen, auch die Nacht einbrach, so sahen wir uns doch genöthigt, in die Weser einzulaufen, jedoch machten wir, um besser steuern zu können, die Hintersegel fest, ohnehin war der Besahnbaum bereits gebrochen, und das Grossbrammsegel zerrissen. Da es noch fortwährend Ebbe und der Wind gegen den Strom gerichtet war, so war das Wasser ungewöhnlich bewegt, und wir erhielten viele schwere Sturzwellen, jedoch hatten wir das Glück, das Fahrwasser nicht zu verfehlen, um 4½ Uhr die 4te schwarze Tonne zu passiren, und indem wir der Brandung bei der sogenannten Mellum folgten, um ca. 8 Uhr Abends die Gegend der Bremer Baake zu erreichen, woselbst wir unser Anker fallen liessen, auch einen Lootsen erhielten. Während dieser Fahrt hatte das Wasser im Schiffe alles angestrengten Pumpens ungeachtet beständig zugenommen, allein nachdem das Schiff zu Anker gebracht war, nahm der Zufluss ab, und wir konnten nicht nur lenz pumpen, sondern das Schiff selbst mit einer Pumpe lenz erhalten.

Am 17. bei Tagesanbruch lichteten wir unser Anker wieder, und um 4 Uhr Nachmittags liefen wir in den hiesigen Hafen ein. Das Schiff machte fortwährend Wasser, aber bei weitem nicht so viel als während der Reise.

Die Comparenten erklärten ferner:

> Wir haben während der erwähnten Vorgänge unsere Pflichten als redliche Seeleute aufs strengste erfüllt, die Pumpen gehörig gebraucht und sowohl zur Erhaltung von Schiff und Ladung als zur Verhütung und Abwendung jeglichen Unfalles nach unsern Kräften bestens gestrebt, uns keinerlei Nachlässigkeit zu Schulden kommen lassen, vielmehr das Beste des Schiffes und der uns anvertrauten Passagiere so wie

deren Effecten stets vor Augen gehabt, daher wir denn gegen jeden uns zu machenden Vorwurf, so wie gegen jede uns zur Last zu legende Verantwortlichkeit hiemit feierlichst protestiren.

Hierauf unterzeichneten die Comparenten wie folgt:

(gez.) Heinr. Klockgeter.
- Wilh. Schmidt.
- Died. Budelmann.
- Hinrich Ahrens.
- H. Bartels.
- Fedder Feddersen.
- J. Lorenz Hassold.

Und ist über diese so geschehene eidliche Erklärung gegenwärtige Verklarung aufgenommen worden.

Urkundlich des Amtmanns der freien Hansestadt Bremen zu Bremerhaven eigenhändige Namensunterschrift und des dabei gesetzten Amtssiegels.

So geschehen zu Bremerhaven, den 22. December 1845.

(L. S.) (gez.) J. D. Thulesius, Dr.

Anmerkung: Im Fall das Schiff Ladung an Bord hat, heisst es zum Schluss:

Die Comparentsn erklären darauf ferner:

Wir haben die oben erwähnte Ladung überall treu und redlich behandelt, insonderheit nichts von derselben entwendet, vertauscht, verschenkt, heimlich bei Seite geschafft, oder auf andere Art weder selbst veruntreuet, noch Andern Erlaubniss oder Gelegenheit gegeben so etwas zu thun; wir wissen oder glauben auch nicht, dass am Bord unsers gedachten Schiffes an irgend einem Theile der Ladung Veruntreuung ausgeübt worden; wir haben vielmehr unsere Pflichten als rechtschaffene Seeleute aufs strengste beobachtet, die Pumpen gehörig gebraucht, auch sowohl zur Erhaltung von Schiff und Ladung als zur Verhütung und Abwendung jeglicher Unglücksfälle nach unsern Kräften bestens gesorgt. Daher werden alle etwaigen Mängel, Untergewichte, Untermaase und Beschädigungen keinesweges unserer Untreue, Nachlässigkeit oder der Verabsäumung unserer Pflichten zuzumessen sein etc.

III. Die Besatzung.

Der erste (Ober-) Steuermann ist nach dem Capitain der höchste Officier und übernimmt in Abwesenheit des Ersteren, nach vorheriger Verabredung mit demselben, den Befehl über das Schiff.

Seine gewöhnlichen Beschäftigungen bestehen in der allgemeinen Beaufsichtigung der Mannschaft, der Mitanordnung, welchen Cours das Schiff zu segeln hat und der damit verbundenen Stellung der Segel, der täglichen Berechnung und Notirung des zurückgelegten Laufes des Schiffes und der Gegend wo sich dasselbe augenblicklich befindet, der Führung des Schiffsjournals, in welchem alle auf der Reise stattfindenden Ereignisse, Veränderung des Windes u. s. w. niedergeschrieben werden, insbesondere aber auch in Empfangnahme und Ablieferung der Ladung, für die er von dem Augenblicke an, da sie an Bord übergenommen, bis zur gänzlichen Ablieferung in Betreff der Stückzahl und richtigen Märke, verantwortlich ist. Den Werth eines oder mehrer etwa fehlenden Colli, worüber er Empfangscheine ausgestellt hat, muss er — wenn dieselben nicht etwa während oder in Folge einer Seegefahr vom Bord gekommen sind, oder wenn es sich nicht herausstellt, dass sie am Einladungsplatze zurückgeblieben sind, — aus seiner Tasche bezahlen; wogegen er indess keine Ansprüche hat, wenn die Ladung an Stückzahl mehr ausliefern sollte, als er empfangen zu haben bescheinigte, und dieses ist auch nicht mehr als billig, da in beiden Fällen nur eine zu tadelnde Unaufmerksamkeit zum Grunde liegen kann. — Die grosse Verantwortlichkeit, welche dem Steuermann unter diesen Verhältnissen obliegt, lässt es nicht überflüssig erscheinen zu bemerken, dass derselbe seinem Berufe nie zu grosse Aufmerksamkeit und Accuratesse widmen kann. — Derselbe darf sich zuvörderst weder bei Empfang noch Ablieferung der Güter übereilen, zumal wenn die Märke mannigfaltig oder einander ähnlich sind; er darf die Notirungen keinem Andern überlassen, von dessen Accuratesse er nicht fest überzeugt ist; er sollte sich nur in dringenden Fällen während des Löschens oder Ladens vom Verdeck oder aus dem Raum des Schiffes entfernen. und unter keiner Bedingung Empfangscheine (Recieves) ausstellen

wenn die Güter sich nicht wirklich am Bord befinden. — Güter welche vom Rheder oder Capitain nicht fest engagirt sind (worüber ihm durch den Schiffsmäkler stets Mittheilungen gemacht werden sollten) darf er nicht in Empfang nehmen, damit nicht etwa die engagirten Güter in Folge dessen zurückbleiben müssten, und muss ferner sich hüten etwa irrthümlich an Bord gesandte Colli wieder verabfolgen zu lassen, wenn ihm nicht sein ausgestelltes Recief zurückgegeben und ausserdem ein Schein des Absenders beigefügt wird. — Er richtet sich ein sogenanntes Ladebuch ein, worin der Tag des Empfanges, Mark und Nummer, ob Fass, Ballen, Kiste oder dergl., angeblicher Inhalt, Name des Absenders und Empfängers (welches später aus den Connoissementen zu ersehen) Bestimmungsort, durch Wen empfangen, z. B. durch Schiffer N. N., durch Fuhrmann N. N., durch Spediteur N. N. etc., ob die Güter alte Beschädigung zeigen, welches er im Empfangschein schon bemerken muss, damit der Capitain dieses nöthigenfalls im Connoissement nachfügen kann (wenn nicht besser die Empfangnahme beschädigter Güter ganz zu verweigern), und etwa sonst nöthige Notizen eingeschrieben werden. — Dieses Ladebuch wird wo möglich noch vor Abgang des Schiffes mit dem Manifest und den Connoissementen verglichen, damit etwaige Differenzen beseitigt werden können. — Ueber gehörige Verstauung der Ladung und des Proviants, über am Schiffe geleistete Arbeiten, und überhaupt über Alles was an oder von Bord des Schiffes kommt, steht ihm die Aufsicht zu, und muss er vom Nöthigen sich Notirungen machen, um auf spätere Nachfragen gehörige Auskunft ertheilen zu können.

Ihm zur Seite steht der zweite und wohl dritte Steuermann (Untersteuermann), welcher ausser der Mithülfe bei Führung des Schiffes, hauptsächlich die Aufsicht über den Proviant hat, und in Abwesenheit des ersten Steuermanns und Capitains deren Geschäfte wahrnimmt.

Der Zimmermann hat die kleineren Schäden, welche das Schiff während der Fahrt erleidet, zu repariren und etwaige Leckage zu stopfen.

Dem **Bootsmann** liegt die specielle Aufsicht über Segel und Tigage ob.

Der **Koch** hat für die gute Zubereitung der Speisen zu sorgen, und theilt die Aufsicht über den Proviant mit dem Untersteuermann; und die **Matrosen**, **Leichtmatrosen**, **Jungen** und **Cajütwächter** besorgen die gewöhnlichen Arbeiten am Schiffe.

Diese ganze Besatzung des Schiffes wird vom Capitain engagirt, und muss in Gegenwart des **Schout** oder **Wasserschout** einen schriftlichen Contract, worin Name, Alter, Geburtsort, Charge, Grösse des Lohns und etwaigen Vorschuss auf Letztern, aufgeführt wird, unterzeichnen, welches Document **Musterrolle** oder **Volksrolle** heisst, so wie man das Eingehen dieses Contracts „**anmustern**" den Austritt aus demselben bei der Rückkehr „**abmustern**" nennt. In dieser Musterrolle steht auch gewöhnlich aufgeführt, welche Rechte und welche Pflichten die Mannschaft dem Capitain gegenüber hat, welches Alles derselben bei der Anmusterung vorgelesen wird. — Sie hat z. B. das Recht auf gesunde, nahrhafte und zureichende Schiffskost, auf Zahlung des bedungenen Lohns; im Fall der Erkrankung auf Pflege bis zur Wiederherstellung. Stirbt aber einer der Schiffsleute während der Fahrt, so kommt der verdiente Lohn seinen Erben zu. (Siehe weiter.) Ausserdem darf keiner der Mannschaft, sobald er angemustert hat, wegen Privatschulden arretiert, noch seine Gage mit Beschlag belegt werden.

Unter gewissen Umständen kann dieser eingegangene Contract indess beiderseits wieder aufgehoben werden, z. B. von Seiten des Capitains:

Wenn die Reise in Folge irgend welcher Verhältnisse, bevor dieselbe begonnen, wieder aufgehoben wird, gegen Zahlung von zwei Monats- und der noch überher verdienten Gage.

Wenn das Schiff im Auslande verkauft, oder untüchtig zur Fortsetzung der Reise wird, gegen Bezahlung der Gage und Vergütung billiger Reisekosten nach der Heimath.

Wenn der Seemann seiner Charge nicht gewachsen ist und dieses sich vor Antritt der Reise ausweiset, gegen Erstattung des bis dahin verdienten Lohnes, doch Rückgabe des Handgeldes.

Wenn die beabsichtigte Reise durch gänzliche oder theilweise Zerstörung des Schiffes, durch Blockade u. s. w. verhindert wird, gegen Zahlung der verdienten Gage, ohne Rückgabe des Handgeldes.

Wenn der Seemann krank wird, kann der Capitain ihn ans Land schaffen lassen; geschieht dieses vor Antritt der Reise und ist die Krankheit unverschuldet, so behält er das Handgeld, muss die Kosten seiner Heilung indess selbst tragen. Ist die Krankheit durch eigne Schuld veranlasst, so verliert er seine Gage. Wird ein Mann im Auslande krank, so muss der Capitain für dessen Heilung Sorge tragen, und seine Gage läuft bis Ende des Dienstmonates fort, welche Letztere nebst sämmtlichen Effecten nach seinem Tode den Erben zufällt, jedoch nach Abzug von Vorschüssen und Begräbnisskosten.

Widerspenstige und unredliche Leute können an jedem Hafenorte durch Vermittelung des Consuls entfernt und bestraft werden.

Von Seiten der Besatzung:

Wenn ein Mann sich vor der Abreise verheirathen und am Lande bleiben will, gegen Rückzahlung des empfangenen Vorschusses und Stellung eines Ersatzmannes.

Wenn er durch ärztliches Zeugniss eine schwache Constitution nachweiset, oder sich selbst als unfähig zu den übernommenen Arbeiten erklärt, gegen Rückzahlung des empfangenen Geldes.

Wenn das Schiff völlig andere Eigenthümer bekommt, oder die in der Anmusterung erwähnte Reise gänzlich verändert wird, gegen Rückzahlung empfangener Vorschüsse.

Der Steuermann darf ausserdem seinen Abschied nehmen, wenn er selbst ein Schiff bekommen kann.

Dagegen hat die Mannschaft dadurch, dass vor Beginn der Reise ein anderer Capitain angestellt wird, keine rechtliche Ansprüche, ihres Contractes enthoben zu werden.

Schliesslich fügen wir für Laien noch ein Schema zur Führung des Schiffs-Journals an, wobei wir noch bemerken, dass die sechs Rubriken die verschiedenen Wachen (à 4 Stunden oder 8 Glasen) bedeuten; nämlich N Nachmittagswache von 12 bis 4 Uhr, A Abendwache von 4 bis 8 Uhr, E Erste Wache von 8 bis 12 Uhr, Z Zweite Wache von 12 bis 4 Uhr, M Morgenwache von 4 bis 8 Uhr und V Vormittagswache von 8 bis 12 Uhr. Man hat auch Journale, in denen statt dieser Abtheilung alle 24 Stunden fortlaufend von 1 bis 24 liniirt sind, und allerdings mehr Genauigkeit bieten dürften. Die gewöhnliche Eintheilung ist indess noch immer wie folgt:

Journal, gehalten am Bord des Schiffes **Mississippi** auf der Reise von **Bremen** nach **Callao.**

1852
Monat
Febr.

Montag, den 10. Febr.

Wacht	Gl	Ges. Cours	Wind	Abtrift	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen
N	8	*SSW*	*NW*	0	¾	*SSW ¾ W*	3¾	*Mässiger Wind, bewölkte Luft. Alle möglichen Segel nebst Leesegel an St. Bord.*
A	8	-	-	-	-	-	5¾	
E	8	-	-	-	-	-	8¼	*Zunehmender Wind mit heftigem Blitzen. Nahmen die Leesegel ein und machten die leichten Segel fest.*
Z	6	-	-	-	-	-	8	*Umlaufender Wind nach SW.*
	2	*SO*	*SW z. S*	-	-	*SO ¾ S*	1	*Bramsegel fest.*
M	8	*SO ½ S*	*SSW*	¾	-	*SO ½ S*	5½	
V	8	*SSO ½ O*	*SW*	-	-	*SSO ½ O*	5¼	*Pumpen lenz.*

Der Gen.-Cours ist: *S* 12° *W*.
Die Distance 32½ Meilen.

Meridianhöhe ⊙ 68°41' *N*.

Abgef. *S*. Breite 33° 29' Abgef. *W*. Länge 50° 21'
Veränd. *S*. Breite 2° 7' Veränd. *W*. Länge 0° 31'

Gemuth. *S*. Breite 35° 36' Bekom. *W*. Länge 50° 52'
Observ. *S*. Breite 35° 36' Observ. *W*. Länge 47° 41'
pr. Dist. ⊙☾ 47° 38'

Dienstag, den 11. Febr.

Wacht	Gl	Ges. Cours	Wind	Abtrift	Variat.	Bek. Cours	Meilen	Bemerkungen
N	8	*SO ½ S*	*SW z S*	1	*0* ¾	*SO ¼ O*	4½	*Zunehmender Wind und Seegang. Ein Reff in den Marssegeln und Besahn.*
A	8	*SO ¼ S*	-	-	-	*SO*	4½	
E	8	*SO ¾ O*	*S z W*	-	-	*SO z O*	2½	*Abnehmender Wind, setzen Bramsegel u. Grossstengstagsegel.*
Z	8	*SO z O*	-	¾	-	*SO z O*	1	*Flau und still.*
M	3 5	*SW ½ S*	*Still* *NNW*	0	-	*SW ¼ W*	¾	*Umlaufender Wind nach Norden. Alle Segel nebst Leesegel bei.*
V	8	*SW*	*N*	-	-	*SW ¾ W*	6	*Pumpen lenz.*

Der Gen.-Cours ist: *S* 17° *O*.
Die Distance 13 Meilen.

Abgef. *S.* Breite 35° 36′ Abgef. *W.* Länge 50° 52′
Veränd. *S.* Breite 0° 50′ Veränd. *O.* Länge 0° 19′
Gemuth. *S.* Breite 36° 26′ Bekom. *W.* Länge 50° 33′
Observ. *S.* Breite 36° 28′ Observ. *W.* Länge 48° 10′
pr. Dist. ☉☾ 48° 10′.

Meridianhöhe ☉ 67° 27′ *N.*

IV. Das Lootsenwesen.

In den meisten civilisirten Ländern findet man das Lootsenwesen zweckmässig geregelt. Es werden nur erfahrene und geprüfte Seeleute als solche angestellt, und von diesen eine den Erfordernissen nach grössere oder geringere Anzahl zu einer Corporation vereinigt, der ein Lootsen-Commandant oder Oberlootse vorsteht. — Das Geschäft der Lootsen besteht darin, Schiffe nach der Rhede oder dem Hafen, zwischen Untiefen, Sandbänke oder sonstige gefährliche Stellen hindurch zu führen, zu welchem Ende gewöhnlich in der Mündung der Flüsse eine Anzahl Lootsen in einem Fahrzeuge kreuzen, um einkommende Schiffe zu bedienen, während am Hafenorte der übrige Theil der Corporation zur Verfügung steht. Auch

bei stürmischer Witterung und hoher See sind die Lootsen gemeiniglich verpflichtet, den nothleidenden Schiffen zu Hülfe zu eilen, und hiervon nur allein entbunden, wenn die Hülfleistung unmöglich ist. An vielen Orten sind dagegen auch die Capitaine verpflichtet, sich dort, wo Lootsen angestellt sind, derselben zu bedienen, ja der Schiffer muss auch in dem Falle das Lootsgeld (mitunter die Hälfte desselben) bezahlen, wenngleich er einen sich anbietenden Lootsen gar nicht engagirt hatte. Da wo das Fahrwasser indess gefährlich, ist der Capitain gezwungen einen Lootsen zu nehmen wenn er nicht, im Fall eines ihm zustossenden Unglücks, alle Verantwortlichkeit auf sich nehmen will. — Der Lootse haftet dagegen, während er die Leitung des Schiffes übernommen, nicht nur für jeden demselben durch sein Versehen zustossenden Schaden mit seinem ganzen Vermögen, sondern er wird den Umständen nach überdies noch criminell bestraft.

Sobald nun ein Lootse am Bord kommt ist der Capitain verpflichtet, demselben jede Auskunft, deren er bedürfen sollte, zu ertheilen; insbesondere über den Tiefgang und Steuerfähigkeit des Schiffes, ob dasselbe von einem ungesunden Hafen kommt, ob sich mit ansteckender Krankheit behaftete am Bord befinden (in welchem Falle das Schiff unter Quarantaine gebracht wird) u. s. w. Ist dieses geschehen, so übernimmt der Lootse den Befehl über das Schiff, in Bezug auf den zu steuernden Cours, und sind sowohl Capitain als Besatzung verpflichtet, seinen Anordnungen hierin unbedingt Folge zu leisten, wenn gleich dem Schiffer nicht nur das Recht sondern auch die Pflicht obliegt, das Verfahren des Lootsen sorgfältig zu überwachen, und wenn derselbe sich augenscheinlich als unfähig erweiset, darf er ihn sofort entlassen, um nöthigenfalls einen andern Lootsen anzunehmen.

Die dem Lootsen für seine Dienstleistungen zukommende Entschädigung ist, wo die erwähnten Einrichtungen bestehen, gesetzmässig festgestellt, und wird entweder für jedes Schiff ohne Rücksicht auf dessen Grösse, oder nach dem Lastengehalt, oder am

häufigsten wohl nach dem Tiefgang desselben berechnet *). Bei grosser Seegefahr oder in Havariefällen pflegt dem Lootsen eine ausserordentliche Vergütung zuerkannt zu werden, so wie es auch hie und da gebräuchlich ist, einem eifrigen und vorsichtigen Lootsen ein kleines Douceur (Foye) zu bewilligen. — Wenn bei sehr stürmischer Witterung der Lootse nicht an Bord des einkommenden Schiffes gesetzt werden kann, pflegt der Lootskutter durch Voraufsegeln demselben das richtige Fahrwasser zu zeigen, und ist dafür demselben das volle Lootsgeld zu bezahlen. Nur wenn mehrere Schiffe zugleich nachsegeln, tritt wohl eine Ermässigung ein.

Das gewöhnliche Lootsgeld fällt übrigens dem Rheder, das in aussergewöhnlichen Fällen gezahlte dagegen der Havarie grosse zur Last.

Wenn in besonderen Fällen z. B. bei starkem Nebel der Capitain sich zweier Lootsen zugleich bedient, so erhält der zweite Lootse gewöhnlich nur die Hälfte des Lootsgeldes.

*) Man sehe Bremerhaven.



Druck von C. Schünemann in Bremen.





